

УДК 339.926

С.С. САФИНА, И.М. АПАРЫШЕВА, М.И. АМОСОВ

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»;
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет», г. Санкт-Петербург

ТРАНСПОРТНАЯ ПРОНИЦАЕМОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ МЕКСИКИ И США

Ключевые слова: США; Мексика; проницаемость; граница; контрольно-пропускные пункты.

Аннотация: Целью исследования является выявление тенденций и перспектив развития транспортной проницаемости государственной границы между Мексикой и США с учетом исторических факторов, географических особенностей, а также современной политической и экономической ситуации. В соответствии с поставленной целью решались такие задачи, как анализ истории формирования и контроля государственных границ Мексики и США и определение основных факторов, влияющих на проницаемость границ, а также расчет транспортной проницаемости границ Мексики с сопредельными странами. Основную информационную базу составили данные, опубликованные на сайте Министерства транспорта США (USDOT). В результате исследования выявлены основные виды пересечения через наземные пограничные переходы с 2014 по 2024 г., приводится рейтинг наземных контрольно-пропускных пунктов (КПП) по интенсивности движения. Определены самые загруженные КПП: Сан-Исидро, Ларедо, Эль-Пасо, Отай Меса и Идальго, которые располагаются в штатах США (Техас и Калифорния) и сопредельных штатах Мексики (Нижняя Калифорния, Чиуауа, Коауила, Тамаулипас). Проанализированы факторы, влияющие на рейтинг КПП. Для достижения поставленной цели были использованы следующие методы исследования: аналитического, математического, статистического, сравнительного, картографического анализов.

Граница Мексики и США является самой оживленной сухопутной границей в мире.

Передвижение людей и транспортных средств является важной частью экономического благосостояния всех приграничных штатов Мексики и США. Государственные границы играют ключевую роль в организации и регулировании перемещения товаров, услуг и людей между странами. В случае Мексики, находящейся на пересечении важнейших экономических и культурных потоков, эта тема становится особенно важной. Транспортная проницаемость границ Мексики в последние десятилетия значительно возросла, что связано как с экономическими процессами глобализации, так и с изменениями в политике миграции и безопасности.

Для более детального анализа транспортной проницаемости государственной границы Мексики была рассчитана транспортная проницаемость границ с сопредельными странами. Страна граничит с тремя странами: северным соседом является США, большая часть границы проходит по реке Рио-Браво-дель-Норте. На юго-востоке Мексика граничит с Гватемалой и Белизом, разграничительная линия идет по труднодоступным и по необжитым территориям Сьерра-Мадре. Результаты исследования представлены в табл. 1. Для расчета была использована работа С.А. Тархова, в которой указано, что «транспортная проницаемость границ измеряется показателем K путем деления периметра границы в км на число транспортных пересечений (входов) границы. Этот показатель позволяет оценить, насколько легко или трудно пересечь границу с помощью транспортных средств. Чем значение K больше, тем более закрыт ареал вовне и менее связан с соседями; чем оно меньше, тем больше ареал открыт вовне и теснее связан с соседями» [4, с. 72].

Согласно табл. 1, самую протяженную границу Мексика имеет с США (суммарно 3193 км), на втором месте – Гватемала (958 км), на тре-

Таблица 1. Транспортная проницаемость границ Мексики с сопредельными странами, 2024 г. (составлено на основе данных [5])

Страна	Протяженность границы, км			Число транспортных пересечений границ			Транспортная проницаемость, км		
	Сухопутных	Морских	Всех	Ж/д и а/д	Портов	Всего	Сухопутных	Морских	Всех
США	3145	48	3193	50	13	63	49,92	3,69	50,68
Гватемала	958	–	958	10	–	10	95,8	–	95,8
Белиз	276	–	276	2	–	2	138	–	138

тем месте – Белиз (276 км). Транспортная проницаемость границ Мексики с США составила 50,68 км, с Гватемалой – 95,8 км, с Белизом – 138 км. Получается, что самое низкое значение этот показатель имеет между границей Мексики и США, это означает, что транспортная проницаемость довольно высокая, особенно в сравнении с Белизом.

Это объясняется довольно развитой транспортной инфраструктурой, что обеспечивает большой объем трансграничных перевозок, высокий объем товарооборота, так как США – крупнейший торговый партнер Мексики. Также нельзя не упомянуть о высоких миграционных потоках, проходящих через границу Мексики и США, что и создало необходимость в постройке контрольно-пропускных пунктов (**КПП**) на границе и ужесточения контроля. Но, несмотря на это, проницаемость границы остается довольно высокой. Что касается Гватемалы и Белиза, то с этими двумя странами Мексика имеет меньшую транспортную проницаемость, что обуславливается менее развитой инфраструктурой, что, в свою очередь, ограничивает объем трансграничных перевозок, а следовательно, меньший объем товарооборота. Также важно учесть географические особенности, так как часть границы Мексики и Гватемалы проходит по гористой местности Сьерра-Мадре. В связи с тем, что самая высокая транспортная проницаемость характерна именно для самой оживленной границы в мире – между Мексикой и США, в статье более подробно проанализирован этот рубеж.

История пограничного контроля на границе США и Мексики – это процесс, эволюционирующий под влиянием политических, экономиче-

ских и социальных факторов. Это нелинейная картина, где периоды свободного пересечения сменялись периодами строгого контроля. До мексикано-американской войны (1846–1848 гг.) контроль был минимальным, пересечение свободным, что отражало слабость государственных структур и отсутствие необходимости в строгом регулировании потоков. После войны и уступки территорий США ситуация начала меняться. Рост миграции из Мексики в США и необходимость предотвращения контрабанды постепенно привели к усилению контроля, хотя граница оставалась относительно проницаемой, особенно для рабочей силы. В XX в. динамика проницаемости сильно зависела от исторических событий и экономической ситуации. Периоды экономического роста в США часто сопровождались усилением миграционных потоков из Мексики, что вызывало ужесточение контроля. Запрет на алкоголь в США, Великая депрессия и Вторая мировая война привели к значительному усилению пограничного контроля, делая границу все менее проницаемой. Современный этап характеризуется продолжающимися дебатами о миграционной политике, особенно для США, использованием цифровых технологий, влиянием политических изменений и все большей комплексностью проблем, связанных с нелегальной иммиграцией, контрабандой и их гуманитарными последствиями. Этот процесс сопровождается постоянными усилиями по совершенствованию методов контроля, однако проблема проницаемости границы и ее последствия сохраняются актуальными. Важно отметить, что значительная часть миграции осуществляется нелегально, что создает определенные социаль-

Таблица 2. Наземные пограничные переходы между США и Мексикой по видам пересечения за 2014–2024 гг. (составлено на основе данных [6])

Вид пересечения	Объем, 2014 г.	Объем, 2024 г.	Изменения в годовом исчислении, %
Пассажиры автобусов	2 782 895	1 451 493	–48
Автобусы	213 780	87 335	–59
Пешеходы	41 223 292	25 859 632	–37
Пассажиры личных автомобилей	129 243 838	91 227 526	–29
Личный транспорт	69 623 893	50 806 602	–27
Железнодорожные контейнеры порожние	436 127	428 623	–2
Загруженные железнодорожные контейнеры	473 866	370 734	–22
Пассажиры поездов	10 578	26 445	150
Поезда	9857	7662	–22
Грузовые контейнеры	1 534 439	1 712 617	12
Грузовые контейнеры с погрузкой	3 779 344	7 233 295	91
Грузовики	5 414 568	5 138 770	–5

ные проблемы и повышает уровень преступности как в самих мигрантских сообществах, так и среди местного населения.

Как было указано ранее, граница Мексики и США является самой оживленной сухопутной границей в мире. В статье на основе сравнительного анализа данных Министерства транспорта США за 2014 и 2024 гг. рассмотрены основные виды наземных пересечений и их динамика за рассматриваемый период. Министерство транспорта США классифицирует «виды пересечения» по группам, перечисленным в табл. 2. Цифры представляют собой «пересечения», а не уникальные номера людей и транспортных средств.

Исходя из данных табл. 2, можно заметить, что произошло снижение объема пересечений границы Мексики и США с 2014 по 2024 г. на 27,6 %. Самые большие сокращения пересечений произошли для автобусов (–59 %), пешеходов (–37 %), личного транспорта (–27 %) и т.д. Это обусловлено рядом экономических и политических факторов. К экономическим факторам следует отнести глобальный экономический спад, связанный с пандемией *COVID-19*, который привел к мировому экономическому кризису и сокращению международной торговли, что снизило потребность в транспортировке товаров через границу Мексики и США. В этот период произошли рост инфляции и повышение цен на топливо и транспортные услуги, которые

способствовали удорожанию пересечения границы и ограничению спроса на транспортные услуги. К политическим факторам следует отнести ужесточение миграционной политики США, что снизило поток нелегальных мигрантов и сократило количество пересечений границы. Торговые «войны» между США и Китаем привели к перенаправлению товарных потоков и снижению транзитных перевозок через Мексику. При этом следует отметить, что Мексика как страна, наиболее близкая к США, несомненно, является одним из основных путей проникновения дешевой китайской продукции (электроники и автомобилей) на рынок северного соседа.

Одновременно за рассматриваемый период произошел рост пересечений для пассажиров поездов (+150 %), грузовых контейнеров с погрузкой (+91 %), грузовых контейнеров (+12 %) (табл. 2). Довольно сильный рост перевозок пассажиров поездами за последние десять лет связан со следующими причинами: снижением цен на железнодорожные билеты и развитием железнодорожной инфраструктуры, высоким уровнем комфорта в современных поездах и экологическими мотивами. Снижение цен на железнодорожные билеты способствует росту туристической активности между рассматриваемыми странами путем создания специальных железнодорожных туров. Наиболее популярными городами по посещаемости американскими туристами являются Канкун, Ривьера-Майя и

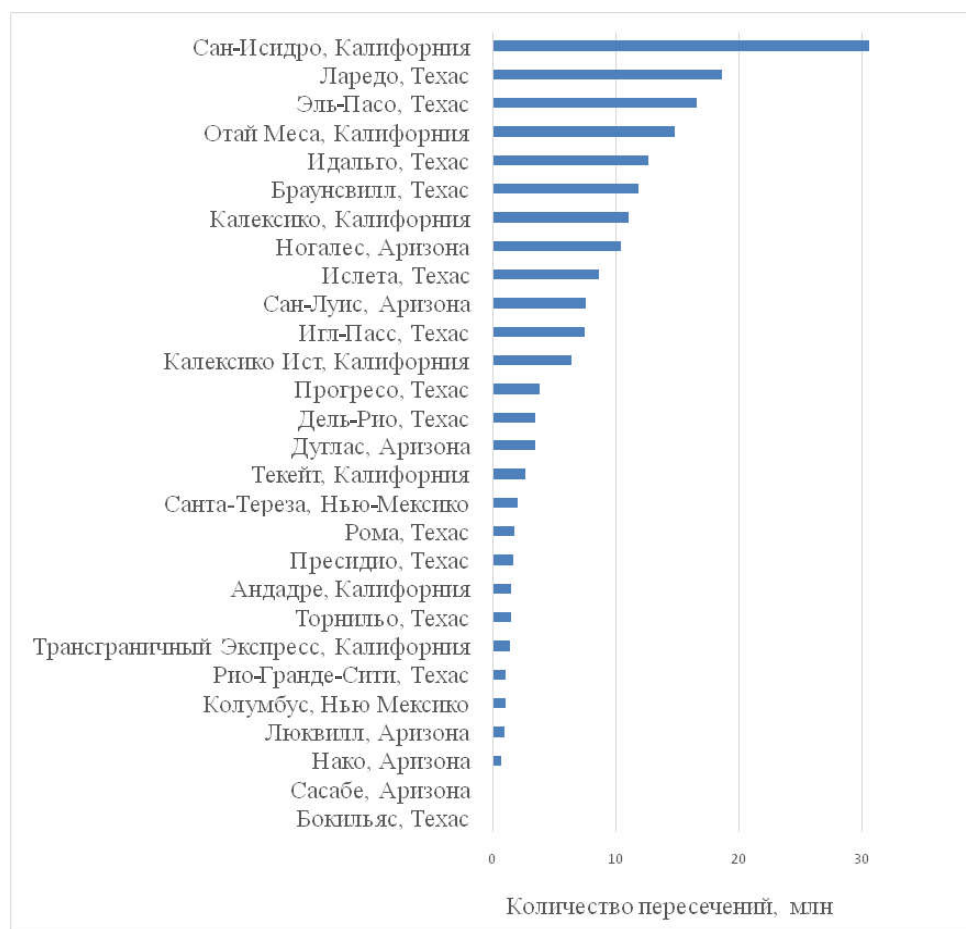


Рис. 1. Рейтинг контрольно-пропускных пунктов (КПП) по количеству пересечений (млн) в 2024 г. (составлено на основе данных [6])

Мехико [3]. Кроме того, высокие цены на медицинское обслуживание в США вынудили американцев выезжать на лечение в Мексику, где в приграничных городах среди коммерческих заведений стали преобладать аптеки, стоматологические клиники и другие медицинские учреждения [1].

Увеличение количества перевозок грузовых контейнеров с погрузкой (+91 %) за период с 2014 по 2024 г. связано со следующими причинами: усиление торговых связей между Мексикой и США, особенно в рамках НАФТА (USMCA), привело к значительному увеличению объемов грузовых перевозок; улучшение логистической инфраструктуры, включая терминалы для перевалки угля, упростило процесс транспортировки контейнеров. Для Мексики членство в НАФТА дает гарантированный доступ на североамериканский рынок, который поглощает почти 80 % мексиканского экспорта.

Структурная перестройка экономики Мексики способствовала росту производственных мощностей и увеличению внешнеторговых связей с северным соседом.

Всего на границе Мексики и США 50 сухопутных пограничных переходов, некоторые крупные приграничные города имеют несколько точек, часто включающих один или несколько переходов, которые обходят центр города и предназначены для движения грузовиков. На рис. 1 представлен рейтинг КПП по количеству пересечений, исходя из которого можно заметить, что самыми популярными КПП являются Сан-Исидро, Ларедо, Эль-Пасо, Отай Меса и Идальго. Исследование показало, что пятерка самых загруженных КПП находится в таких штатах Мексики, как Нижняя Калифорния (Сан-Исидро), Тамаулипас (Ларедо), Чиуауа (Эль-Пасо), Нижняя Калифорния (Оттай Меса) и Коауила (Идальго). Анализ динамики пересе-

чений этих наземных КПП за 2014–2024 гг. показал снижение пересечений границы для пешеходов (–37 %), личных автомобилей (–27 %) и грузовиков (–5 %). Такое сильное падение, как было указано ранее, обуславливается усилением пограничного контроля со стороны США, изменением в миграционной политике, ухудшением экономической ситуации в некоторых регионах Мексики и США под влиянием пандемии COVID-19.

Все эти пункты пропуска находятся в непосредственной близости от крупных мегаполисов с обеих сторон границы. Вдоль мексикано-американской границы за последние три-четыре десятилетия сложилась система парных городов. Например, КПП Сан-Исидро расположен между парными городами Тихуаной (Мексика) и Сан-Диего (США), КПП Ларедо – между одноименными городами двух стран, КПП Эль-Пасо – между Эль-Пасо (США) и Сьюдад-Хуарес (Мексика). Всего таких парных городов насчитывается более десяти. Приграничная близость этих крупных городов и активная экономическая деятельность в данных штатах обеспечивают высокий транспортный поток. Многие мексиканские и американские компании имеют свои представительства и производственные площадки в этих регионах. В частности, макиладорес (заводы с льготными условиями, созданные для производства товаров для экспорта в США) сосредоточены в этих приграничных штатах. Что касается штатов США, то это Калифорния и Техас, которые имеют самую длинную границу с Мексикой, что обуславливает необходимость в КПП для урегулирования миграционных потоков, а также они имеют высокую численность населения, что приводит к большому объему пассажирских перевозок через границу. Очень важно отметить, что Техас и Калифорния являются крупнейшими экономиками США, их территориальная близость к Мексике способствует активной торговле, что приводит к большому объему перевозок через границу. По оценкам Ассоциации американских граждан за рубежом, в Мексике проживает чуть менее одного миллиона граждан США, т.е. почти 2 % от общей численности населения и 25 % всех граждан США, проживающих за границей [2].

Согласно рис. 1, самыми непопулярными КПП, являются: Бокильяс, Сасабе, Нако, Люквилл и Колумбус. Все эти пункты находятся в штате Сонора (Мексика), что касается США, то

большинство из этих пунктов находятся в штате Аризона. Непопулярность данных КПП обуславливается тем, что значительная часть границы между штатами Аризона (США) и Сонора (Мексика) проходит через пустынную местность с труднопроходимым рельефом (горные хребты, каньоны). Это делает строительство и содержание инфраструктуры для крупных пунктов пропуска дорогостоящим и сложным. Из географических особенностей Аризоны и Соноры вытекает следующая причина – низкая плотность населения в приграничных районах и, следовательно, пониженная экономическая активность. Также данные КПП удалены от крупных мексиканских и американских городов, что делает их менее удобными для путешественников и грузоперевозчиков. В итоге сочетание географических особенностей, низкой плотности населения, слабой экономической активности объясняет наименьшую популярность КПП, находящихся в штатах Сонора и Аризона.

В последние десятилетия XX в. и в начале XXI в. проницаемость границ стала одним из основных политических вопросов. Усиление нелегальной иммиграции, наркотрафика и транснациональной преступности привело к значительному усилению пограничных мер: строительству заборов, увеличению числа патрулей и внедрению новых технологий. Проницаемость снизилась, но не прекратилась полностью. В настоящее время она остается предметом острого политического спора, где баланс между безопасностью и экономическими интересами остается центральной проблемой. США стремятся к более строгому контролю для сдерживания нелегальной иммиграции, но жесткий контроль может негативно повлиять на торговлю и экономическое сотрудничество.

Таким образом, динамика транспортной проницаемости государственной границы между Мексикой и США будет и впредь зависеть от политических решений и изменений в экономической ситуации. Транспортная проницаемость характеризует транспортную связанность стран через границы, степень внешней открытости или закрытости, возможности для развития внешних связей. В целом эта динамика отражает сложное взаимодействие множества факторов, где баланс между безопасностью и свободой перемещения остается центральной проблемой.

Список литературы

1. Александрова, А.Ю. Политико-административные границы: от барьера к туристскому ресурсу / А.Ю. Александрова // Вест. Моск. ун-та. Сер. 5. География. – 2012. – № 3. – С. 15–20.
2. Сафина, С.С. Особенности развития миграционных процессов в Мексике / С.С. Сафина, Е.Н. Глушакова // Гуманитарные науки и вызовы нашего времени. Сборник научных статей по итогам III Всероссийской (национальной) научной конференции. – СПб. : СПбГЭУ, 2021. – С. 207–210.
3. Сафина, С.С. Особенности влияния США на развитие международного туризма в странах Латинской Америки / С.С. Сафина, Е.Н. Смысленова // Глобальный научный потенциал. – СПб. : ТМБпринт. – 2020. – № 9(114). – С. 165–169.
4. Тархов, С.А. Транспортная проницаемость границ / С.А. Тархов // Региональные исследования. – 2022 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://clck.ru/3FhXrN>.
5. Миньяр-Белоручев, К.В. Экспансия США и формирование американо-мексиканской границы 1821–1854 гг. / К.В. Миньяр-Белоручев [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://clck.ru/3FhXuu>.
6. U.S. Department of Transportation [Electronic resource]. – Access mode : <https://clck.ru/3FhXy4>.

References

1. Aleksandrova, A.Iu. Politiko-administrativnye granitcy: ot barera k turistskomu resursu / A.Iu. Aleksandrova // Vest. Mosk. un-ta. Ser. 5. Geografiia. – 2012. – № 3. – S. 15–20.
2. Safina, S.S. Osobennosti razvitiia migratsionnykh protcessov v Meksike / S.S. Safina, E.N. Glushakova // Gumanitarnye nauki i vyzovy nashego vremeni. Sbornik nauchnykh statei po itogam III Vserossiiskoi (natsionalnoi) nauchnoi konferentsii. – SPb. : SPbGEU, 2021. – S. 207–210.
3. Safina, S.S. Osobennosti vliianiia SShA na razvitie mezhdunarodnogo turizma v stranakh Latinskoi Ameriki / S.S. Safina, E.N. Smyslenova // Globalnyi nauchnyi potentzial. – SPb. : TMBprint. – 2020. – № 9(114). – S. 165–169.
4. Tarkhov, S.A. Transportnaia pronitcaemost granitc / S.A. Tarkhov // Regionalnye issledovaniia. – 2022 [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa : <https://clck.ru/3FhXrN>.
5. Miniari-Beloruhev, K.V. Ekspansiia SShA i formirovanie amerikano-meksikanskoi granitcy 1821–1854 gg. / K.V. Miniari-Beloruhev [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa : <https://clck.ru/3FhXuu>.

© С.С. Сафина, И.М. Апарышева, М.И. Амосов, 2025