

**В.О.Дубовик**

# Транспортная сеть стран Южной Америки

Страны Южной Америки различаются по уровню и особенностям развития транспортных систем. Эти различия и общие черты отражены в описании основных видов транспорта всех государств континента — автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного и трубопроводного.

**Ключевые слова:** автомобильные и железные дороги, порты, судоходные реки, аэропорты, трубопроводы.

В Южной Америке существуют контрастные в природном и в социально-экономическом плане территории. Транспортные системы стран не похожи друг на друга, в связи с чем появляется возможность для разностороннего сравнения. На континенте есть как территории с высокой плотностью населения и, соответственно, хорошо развитой транспортной системой, так и слабозаселенные, где практически отсутствует сеть автомобильных дорог.

В статье рассмотрены транспортные системы всех государств Южной Америки. Для анализа использовались данные статистических ведомств этих стран, информация министерств, курирующих транспортные вопросы, отчеты Латиноамериканской ассоциации интеграции (Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI), Экономической комиссии ООН по странам Латинской Америки (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL), Всемирного банка (ВБ) и других международных организаций.

### СТРАНЫ С ОТНОСИТЕЛЬНО РАВНОМЕРНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ ПОКРЫТИЕМ ТЕРРИТОРИИ

#### Аргентина

Аргентина является второй по площади (2780,4 тыс. км<sup>2</sup>) и третьей по населению (40,8 млн человек, 2014 г.) страной Южной Америки и обладает

---

Василий Олегович Дубовик — кандидат географических наук, ведущий специалист ОАО «АК «Транснефть» (dubovik.v@gmail.com).

развитой системой транспорта, в которой представлены все его основные виды (картосхема 1). Доля транспорта в ВВП страны — 8,0%<sup>1</sup>, что соответствует среднему значению по региону. В Аргентине представлены все основные виды транспорта. Автомобильный транспорт преобладает в грузовых и пассажирских перевозках внутри страны. По железным дорогам транспортируют в основном грузы. Объемы перевозок за последние десятилетия снижаются. Водный транспорт важен как для внутренних, так и для международных перевозок. Особое значение имеет бассейн рек Парана-Парагвай. Воздушный транспорт осуществляет перевозки пассажиров на дальние расстояния. Страна обладает развитой сетью трубопроводов.

В Аргентине отсутствуют районы с низким уровнем транспортной освоенности. Страна занимает первое место в регионе по протяженности железных дорог (36 966 км в 2013 г., из них 167 км электрифицированы), но железнодорожная сеть технически плохо оснащена, используются пути с разной шириной колеи: 26,5 тыс. км дорог имеют широкую колею (1676 мм), 2,8 тыс. км — стандартную (1435 мм) и 7,7 тыс. км — узкую (1000 мм).

Автомобильные дороги проложены по всей территории страны, их повышенная плотность отмечается в центральных и северных частях, в то время как на юге и западе Аргентины сеть более разрежена.

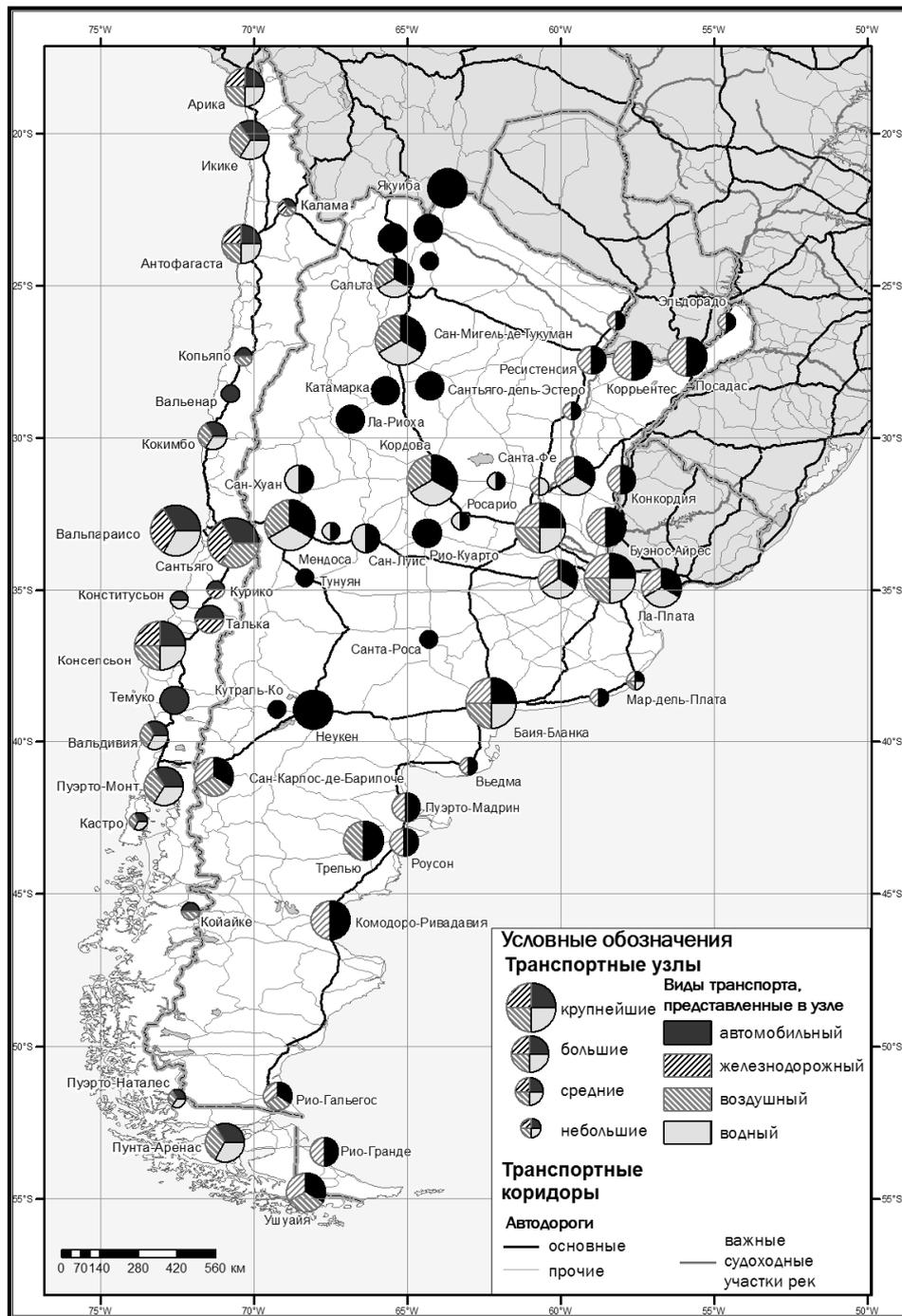
По протяженности автомобильных дорог Аргентина (231 374 км) существенно уступает Бразилии, но опережает все остальные южноамериканские страны<sup>2</sup>. Треть автодорог Аргентины имеет твердое покрытие. Длина национальных автомагистралей составляет 38 464 км. Наиболее оживленные участки автомагистралей являются платными, в том числе Росарио — Санта-Фе — первый участок в Латинской Америке, открытый в 1951 г. Коэффициент Энгеля\* для сети автодорог страны равен 22. Автомобильный транспорт является доминирующим для внутренних перевозок как грузов, так и пассажиров. Структура автомагистралей — радиальная с центром в Буэнос-Айресе и наибольшей плотностью в зоне Пампы.

Основные автомагистрали: автодорога № 3 (начало строительства в 1938 г., Буэнос-Айрес — Баия-Бланка — Комодоро-Ривадавия — Рио-Гальегос — Комодоро-Ривадавия); автодорога № 7 («Либертадор Хенераль Сан-Мартин», 1935 г., Буэнос-Айрес — Сан-Луис — Мендоса — граница с Чили); автодорога № 9 (1936 г., Буэнос-Айрес — Росарио — Кордова — Сан-Мигель-де-Тукуман — Сальта — граница с Боливией); автодорога № 14 (1931 г., провинции Энтре-Риос, Коррьентес и Мисьонес).

Водный транспорт преобладает во внерегиональных перевозках грузов. Морской торговый флот Аргентины насчитывает 43 судов (водоизмещением свыше 1 тыс. брутто-рег. т) общим водоизмещением 141,9 тыс. брутто-рег. т, 2012). Доля пяти крупнейших морских портовых комплексов превышает 98% общего грузооборота аргентинских морских портов. Все они находятся в центральной части страны, в пределах провинции Буэнос-Айрес или внутри столичного округа. Главные морские порты: Буэнос-

---

\* Коэффициент Энгеля — показатель плотности транспортной сети. Определяется как отношение (в данной статье) протяженности автомобильных дорог к корню квадратному от плотности населения.



Картограмма 1. Транспортная система Аргентины и Чили

Айрес (аванпорты — Пуэрто-Нуэво, Док-Суд; грузооборот в 2012 г. — 12,3 млн т; специализация — контейнеры, нефть и нефтепродукты), Баия-

Бланка (аванпорты — Инхильеро-Уайт, Пуэрто-Гальван, Пуэрто-Росалес; 11,9 млн т; специализация — зерновые, нефть и нефтепродукты), Ла-Плата (5,3 млн т; специализация — контейнеры, нефтепродукты, автомобили), Кекен (4,4 млн т; специализация — сельскохозяйственная продукция), Мар-дель-Плата (0,7 млн т; специализация — контейнеры, нефтепродукты, сельскохозяйственная продукция)<sup>3</sup>.

Протяженность внутренних водных путей Аргентины составляет более 11 000 км. Бассейн рек Парана-Парагвай образует самую длинную в мире систему естественных судоходных участков. По р. Парана вплоть до района Росарио могут проходить океанские суда типа «Panamax». Система рек Парана-Парагвай является важнейшей транспортной артерией, связывающей страны, входящие в Общий рынок стран Южной Америки (Mercado Común del Sur, Mercosur). Через нее осуществляется значительная часть сельскохозяйственного экспорта Аргентины и большинство внешнеторговых операций Парагвая. Крупнейшие речные порты расположены на реке Парана. Они обладают большим грузооборотом, чем морские порты страны. Крупнейшие речные порты: Сан-Мартин — Сан-Лоренсо (близ Росарио, грузооборот (2011 г.) — 44,5 млн т, 2011 г.; специализация — сельскохозяйственная продукция, преимущественно бобовые и зерновые), Росарио (18,4 млн т; специализация — сельскохозяйственная продукция, контейнеры, генеральные грузы), Сан-Николас (6,7 млн т; специализация — зерновые, железная руда, сталь, нефтехимическая продукция), Кампана (5,7 млн т; специализация — генеральные грузы, металлы, кокс, сталь, нефть, нефтепродукты, зерновые, цитрусовые)<sup>4</sup>.

Воздушный транспорт Аргентины обеспечивает регулярное воздушное сообщение с большинством стран Северной и Южной Америки и многими европейскими государствами. В стране насчитываются 161 аэропорт с твердым покрытием взлетно-посадочных полос (ВПП). Крупнейшие аэропорты: Эсейса (Буэнос-Айрес, EZE, пассажирооборот — 8,8 млн человек, 2012 г.), Аэропарке-Хорхе-Ньюберри (Буэнос-Айрес, AEP, 7,6 млн человек), Пахас-Бланкас (Кордоба, COR, 1,5 млн человек), Мендоса (MDZ, 1,1 млн человек), Сальта (SLA, 0,7 млн человек), Пуэрто-Игуасу (IGR, 0,6 млн человек)<sup>5</sup>. Большинство внутренних авиаперевозок осуществляется государственной авиакомпанией «Aerolíneas Argentinas».

Наиболее интенсивно развивается трубопроводный транспорт главным образом в связи со строительством магистральных газопроводов. Протяженность (2013 г.) нефтепроводов от месторождений нефти к основным центрам нефтепереработки составляет 6 248 км<sup>6</sup>. Основные нефтепроводы: Ла-Плата — Баия-Бланка — Неукен — Мендоса, Рио-Пескадо — Кочабамба (Боливия). Протяженность аргентинских трубопроводов — 29 930 км. В настоящее время они эксплуатируются частными компаниями, крупнейшие из которых — «Transportadora de Gas del Norte» (газопроводы Кампандуран — Сан-Херонимо, Лома-де-Лата — Сан-Херонимо), «Transportadora de Gas del Sur» (газопроводы Неукен — Баия-Бланка — Буэнос-Айрес, Неукен — Баия-Бланка, Огненная Земля — Ла-Плата). Протяженность продуктопроводов — 3 631 км (2013 г.).

Во внешней торговле со странами Южной Америки преобладают автомобильный (46% стоимости экспорта, 45% импорта) и водный транспорт (48% экспорта, 41% импорта). Внешнеторговые связи с остальными госу-

дарствами осуществляются с помощью водного транспорта (90% экспорта, 62% импорта)<sup>7</sup>. Основные торговые партнеры в Южной Америке — Бразилия, Чили и Уругвай. Между Аргентиной и ее соседями существует 72 сухопутных пограничных перехода: 43 с Чили, 5 с Боливией, 7 с Парагваем, 14 с Бразилией и 3 с Уругваем.

## **Уругвай**

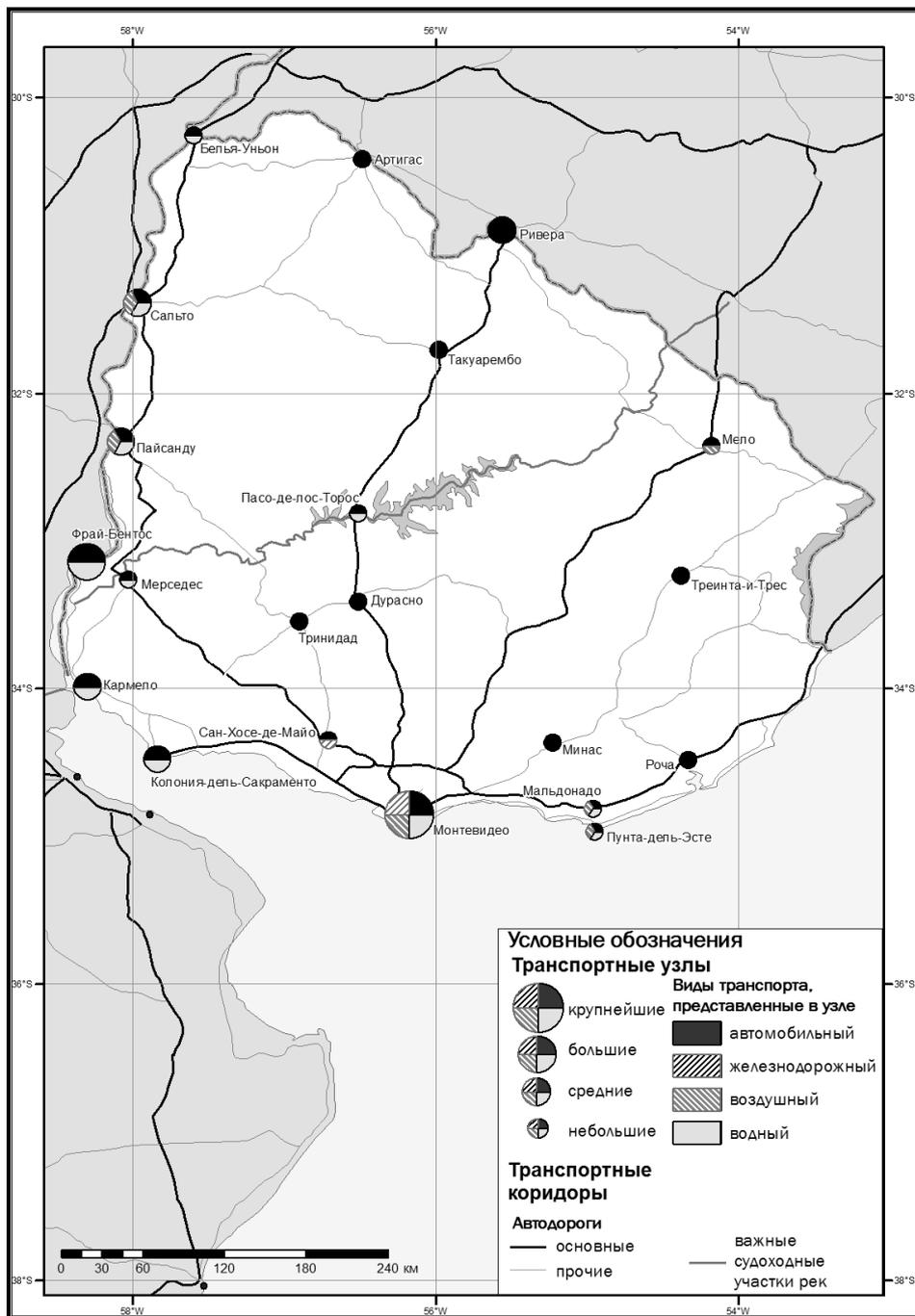
Несмотря на небольшую территорию (176,2 тыс. км<sup>2</sup>) и население (3,3 млн человек, 2011 г.), Уругвай обладает развитой транспортной системой (картосхема 2). Доля транспорта в ВВП страны — 7,4%<sup>8</sup>, что немного ниже среднего по Южной Америке. Основными видами транспорта являются автомобильный (внутренние пассажиро- и грузоперевозки, торговля с соседними странами), водный и воздушный.

В Уругвае отсутствуют районы с низким уровнем транспортной освоенности. Сеть автомобильных дорог относительно равномерно покрывает всю территорию страны. Водный транспорт получил развитие по границам Уругвая: по Ла-Плате на юге и по р. Уругвай на западе.

Уругвай имеет сопоставимую с Чили и Перу (значительно превосходящими его по площади) длину автомобильных дорог — 77 732 км, 90% которых имеет твердое покрытие<sup>9</sup>. Плотность дорог и скоростных автомагистралей — самая высокая в Южной Америке (коэффициент Энгеля — 101). Сеть национальных автомагистралей длиной 8 698 км имеет веерообразную структуру с центром в Монтевидео и лучами в направлении государственных границ. Многие из них платные. Основные автодороги: автодорога № 3 («Хенераль Хосе Артигас», Сан-Хосе-де-Майо — Тринидад — Пайсанду — Сальто — Белья-Уньон — граница с Бразилией); автодорога № 5 («Бригадир Хенераль Фруктуосо Ривера», Монтевидео — Флорида — Дурасно — Такуарембо — Ривера — граница с Бразилией); автодорога № 9 («Коронель Леонардо Оливера», Монтевидео — Роча — Чуи — граница с Бразилией).

Первая железнодорожная линия Уругвая открыта в 1868 г. Наиболее быстрый рост железнодорожной сети пришелся на первую половину XX в. В отличие от железных дорог большинства стран региона, у железных дорог Уругвая единая европейская стандартная ширина колеи — 1435 мм. Уже с 1950-х годов железнодорожный транспорт начал испытывать серьезную конкуренцию со стороны автомобильного. Из построенных 2 883 км железных дорог в настоящее время эксплуатируется только 42%. Грузовые перевозки резко сократились и составили в 2012 г. 205 млн т-км, а пассажирские перевозки были отменены на всей территории страны за исключением столичного района (линии Монтевидео — Флорида, 109 км; Монтевидео — Сан-Хосе-де-Майо, 96 км)<sup>10</sup>. Железные дороги принадлежат государственной компании «Administración de Ferrocarriles del Estado».

Водным транспортом перевозится большинство грузов, участвующих во внешней торговле Уругвая. Помимо Ла-Платы судоходными являются реки Уругвай и ее левый приток Рио-Негро. Протяженность внутренних водных путей составляет 1 600 км. В стране существует девять портов: на Ла-Плате — Монтевидео, Колония (пассажирский), Пунта-дель-Эсте (пассажирский), Хуан-Лакасе; на р. Уругвай — Кармело (пассажирский), Нуэва-Пальмира,



Картограмма 2. Транспортная система Уругвая

Фрай-Бентос, Пайсанду и Сальто. Река Уругвай проходима для морских судов вплоть до Фрай-Бентоса. Главный морской порт — Монтевидео за-

нимает 49-е место в Латинской Америке по грузообороту (7,6 млн т) и 21-е место по контейнерным перевозкам (588,4 тыс. TEU)<sup>11</sup>. Порт оборудован терминалом для приема круизных судов. Порт Нуэва-Пальмира является важным промежуточным пунктом, связывающим морские перевозки и перевозки по бассейну рек Парана-Парагвай и Уругвай. Между Уругваем и Аргентиной налажено пассажирское сообщение по линиям Колония-дель-Сакраменто — Буэнос-Айрес, Монтевидео — Буэнос-Айрес, Пунта-дель-Эсте — Буэнос-Айрес (летом), Кармело — Тигре, Сальто — Конкордия.

В Уругвае 133 аэропорта и аэродрома, из них 11 — с твердым покрытием ВПП (2013 г.). Внутренние пассажирские авиаперевозки не пользуются большой популярностью среди населения. Большинство аэропортов специализируется на обслуживании международных рейсов. Крупнейшие из них по пассажирообороту в 2012 г. — Карраско (Монтевидео, MVD) — 1,8 млн человек, Пунта-дель-Эсте (PDP) — 0,2 млн человек<sup>12</sup>. Аэропорт Пунта-дель-Эсте в 1993 г. стал первым в Латинской Америке, переданным в частные руки.

Трубопроводный транспорт представлен в Уругвае газопроводом «Крус-дель-Сур» длиной 257 км, соединяющим Буэнос-Айрес и Монтевидео и нефтепроводом Сан-Игнасио — Монтевидео длиной 160 км<sup>13</sup>.

В трансграничных перевозках со странами Южной Америки преобладает автомобильный транспорт (52% стоимости экспорта, 78% — импорта, 2012 г.). Товары, участвующие в торговле с другими государствами, перевозятся преимущественно морским транспортом (69% экспорта, 79% импорта)<sup>14</sup>. Основные торговые партнеры Уругвая в Южной Америке: Бразилия, Аргентина и Венесуэла. Сухопутные внешнеторговые потоки между Уругваем и его соседями проходят через 9 пограничных переходов (6 с Бразилией и 3 с Аргентиной).

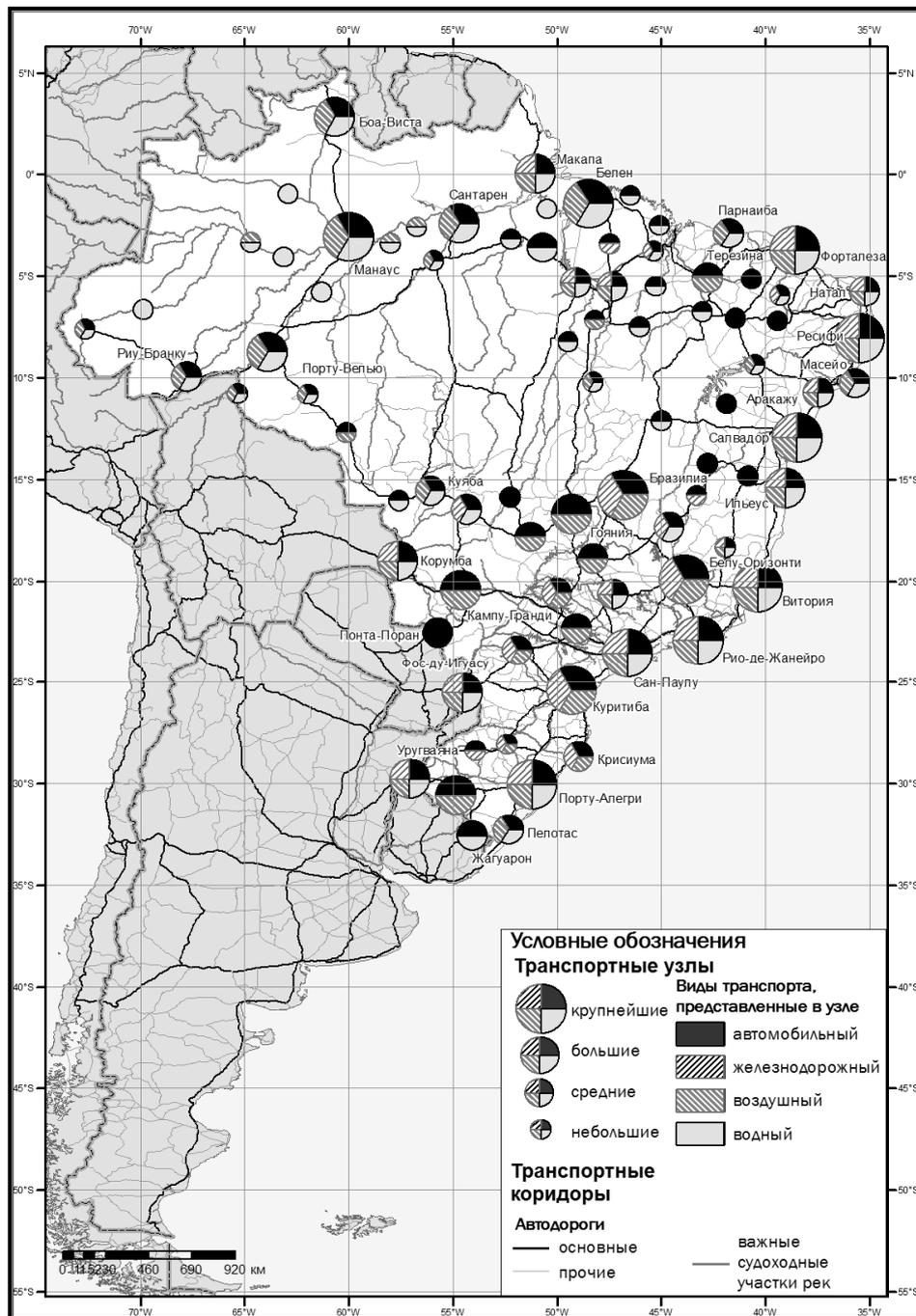
Программа развития транспорта страны предусматривает меры по улучшению качества автодорог, на которые инвестировано 1 125 млн долл.), восстановлению 597 км железных дорог (420 млн долл.) и строительству нового порта в департаменте Роча (1 060 млн долл.).

## **СТРАНЫ С СИЛЬНЫМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ДИСПРОПОРЦИЯМИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ И НАИБОЛЬШЕЙ ЕЕ ПЛОТНОСТЬЮ НА ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

### **Бразилия**

Бразилия является крупнейшей по площади (8 514,9 тыс. км<sup>2</sup>) и по населению (202,7 млн человек, 2014 г.) страной Южной Америки. Доля транспорта в ВВП — 8,2%, несколько выше среднего показателя по региону<sup>15</sup>. В Бразилии развиты все виды транспорта: автомобильный (пассажиро- и грузо-перевозки), железнодорожный (грузоперевозки, основной груз — железная руда), водный, воздушный и трубопроводный (картосхема 3).

Бразилия обладает самой крупной транспортной системой среди стран Южной Америки и занимает лидирующие позиции в регионе по большинству показателей ее развития. Однако в бразильской транспортной системе наблюдаются значительные территориальные диспропорции. Наибольшее развитие она получила в густонаселенных прибрежных районах: на северо-востоке, юго-востоке и юге, в то время как транспортная освоенность бас-



Картосхема 3. Транспортная система Бразилии

сейна Амазонки крайне низка. Новые автомобильные и железные дороги в этом регионе являются осями развития территории.

Основной вид транспорта Бразилии — автомобильный. На него приходится более 50% грузовых и более 90% пассажирских перевозок. По протяженности автомобильных дорог — 1 751 868 км (2013 г.) — Бразилия лидирует в Южной Америке и занимает четвертое место в мире (после США, КНР и Индии)<sup>16</sup>. Однако только 15% всех автодорог имеют твердое покрытие, в связи с чем во время дождей многие грунтовые дороги становятся непроходимыми для грузового транспорта, что увеличивает издержки на грузоперевозки. Длина автомагистралей федерального значения составляет 74 073 км. Ключевые участки дорог юго-востока и юга отданы в концессию частным компаниям, которые собирают плату за проезд. Автомобильный транспорт доминирует в перевозках грузов и пассажиров. По коэффициенту Энгеля плотность сети автомагистралей Бразилии (43) уступает в регионе только Уругваю. Основные автодороги страны: BR-116 (открытие первого участка — 1951 г., завершение строительства — 1977 г., граница с Уругваем — Порту-Алегри — Куритиба — Сан-Паулу — Форталеса); BR-101 («Родовиа Говернадор Мариу Ковас», первый участок — 1957, Рио-Гранде — Флорианополис — Рио-де-Жанейро — Витория — Масейо — Ресифи — Натал); BR-153 («Трансбразильское шоссе», 1959 г., граница с Уругваем — Гояния — Сан-Домингус-ду-Арагуая (Пара).

В отличие от ситуации в остальных странах Латинской Америки, в Бразилии железнодорожный транспорт имеет большое значение для грузоперевозок внутри страны. Первые железные дороги были частными, затем они полностью перешли в руки государства. В конце XX в. в связи с необходимостью привлечения инвестиций для модернизации сети и подвижного состава большинство линий было приватизировано. В настоящее время протяженность железных дорог — 30,6 тыс. км, из которых 2,1 тыс. км электрифицировано. В Бразилии не используется железнодорожная колея единой ширины: 81% всей протяженности сети приходится на метровую колею (1000 мм), 18% — на широкую колею (1600 мм), 1% — на другие виды колеи (двойная колея 1600 мм / 1000 мм, европейская стандартная колея 1 435 мм, узкая колея 762 мм)<sup>17</sup>. Железнодорожный транспорт обладает узкой специализацией по видам перевозимых грузов: железная руда, сельскохозяйственная продукция (в основном, соя), бокситы, удобрения. Пассажирский железнодорожный транспорт используется только в крупных городских агломерациях в виде коротких пригородных маршрутов вокруг крупнейших городов. Существует проект строительства высокоскоростной железной дороги Рио-де-Жанейро — Сан-Паулу — Кампинас.

В Бразилии развит как морской, так и внутренний водный транспорт. Морской транспорт составляет основу внешней торговли с некоторыми странами Латинской Америки и с остальным миром. Среди портов есть как узкоспециализированные на одной товарной группе, так и порты, через которые проходят разные грузы. Бразильские порты находятся как в государственном, так и в частном управлении. На частные узкоспециализированные терминалы приходится около 2/3 всего грузооборота портов страны. Крупнейшие из них (2012 г.): Тубаран (110,3 млн т, штат Эспириту-Санту; специализация на железной руде), Понта-да-Мадейра (105,0 млн т., штат Мараньян; железная руда), терминал Алмиранти-Баррозу (50,5 млн т, штат Сан-Паулу; нефть), терминал MBR на о. Гуаиба (39,9 млн т, штат Рио-де-Жанейро; железная руда), терминал Алмиранти-Максимиану-Фонсека

(37,0 млн т, штат Рио-де-Жанейро; нефть). Крупнейшие порты в государственном управлении: Сантус (90,8 млн т, штат Сан-Паулу; контейнерные перевозки, сельскохозяйственная продукция (соевые бобы, зерновые, цитрусовые, спирты, автомобили), Итагуаи (57,1 млн т, штат Рио-де-Жанейро; контейнеры, железная руда, бокситы), Паранагуа (40,4 млн т, штат Парана; контейнеры, зерновые, соевые бобы, автомобили)<sup>18</sup>.

Протяженность внутренних сухопутных путей Бразилии составляет более 50 тыс. км. Наиболее крупные водные коридоры (грузооборот, 2013 г.): Амазонка-Солимоинш (47 150 млн т-км; крупнейшие порты: Сантарен, Манаус; основные грузы — бокситы, контейнеры, нефтепродукты, соевые бобы, железная руда), Мадейра (5 428 млн т-км; крупнейший порт — Порту-Велью; основные грузы: соевые бобы, зерновые, нефтепродукты), Токантинс-Арагуая (3 623 млн т-км; крупнейшие порты: Белен, Баркарена; основные грузы: бокситы, нефтепродукты, алюминий, каолин, сода), Паравгай (2 492 млн т-км; крупнейшие порты: Корумба, Ладарио; основной груз: железная руда), Парана-Тiette (1 621 млн т-км; крупнейшие порты: Гуаира, Сан-Симон, Педернейрас; основные грузы: соевые бобы, зерновые, соевая мука, фрукты), оз. Патус — оз. Лагоа-Мирин и соединяющие их водотоки (1 285 млн т-км; крупнейшие порты: Порту-Алегри, Риу-Гранди; основные грузы: нефтепродукты, удобрения, соевая мука, соевые бобы), Сан-Франсиску (31 млн т-км, крупнейшие порты: Иботирама, Петролина; основной груз — масличные)<sup>19</sup>.

Воздушный транспорт играет важную роль в международных и внутренних пассажироперевозках. В стране 4 093 аэропорта и аэродрома, из них 698 аэропортов — с твердым покрытием ВПП. Крупнейшие международные аэропорты находятся в Бразилиа, Рио-де-Жанейро и Сан-Паулу. Более 60% всех пассажиров перевозят через четыре главных авиахаба (2013 г., млн пассажиров): Сан-Паулу (аэропорты Гуарульиш GRU — 26,0, Конгоньяс CGH-14,2 Виракопус-Кампинас VCP — 6,1), Рио-де-Жанейро (Галеан GIG — 16,8, Сантос-Дюмон SDU — 7,0), Бразилиа (BSB, 16,9), Белу-Оризонти (Танкеду-Невис CNF — 7,6, Пампуля PLU — 0,7)<sup>20</sup>. Основные национальные перевозчики — компании «TAM Linhas aéreas», «Gol», а также компании BRA, «OceanAir», «Varig», «Total Linhas Aéreas», «Air Mines».

Трубопроводный транспорт Бразилии представлен сетью нефтепроводов общей протяженностью (2013 г.) 4 831 км (основные линии — Дукиди-Кашиас — Бразилиа, Дук-ди-Кашиас – Бетин), газопроводами длиной 17 321 км (Санта-Крус-де-ла-Сьерра (Боливия) — Порту-Алегри — Парана (Аргентина), Сан-Паулу — Кампус), нефтепродуктопроводами длиной 4 722 км (Араукария — Лондрина, Араукария — Фос-ду-Игуасу)<sup>21</sup>. Для доставки сжиженного нефтяного газа используются 341 км трубопроводов, газового конденсата 244 км. Существует проект строительства этанолопровода, соединяющего штаты Сан-Паулу и Гояс.

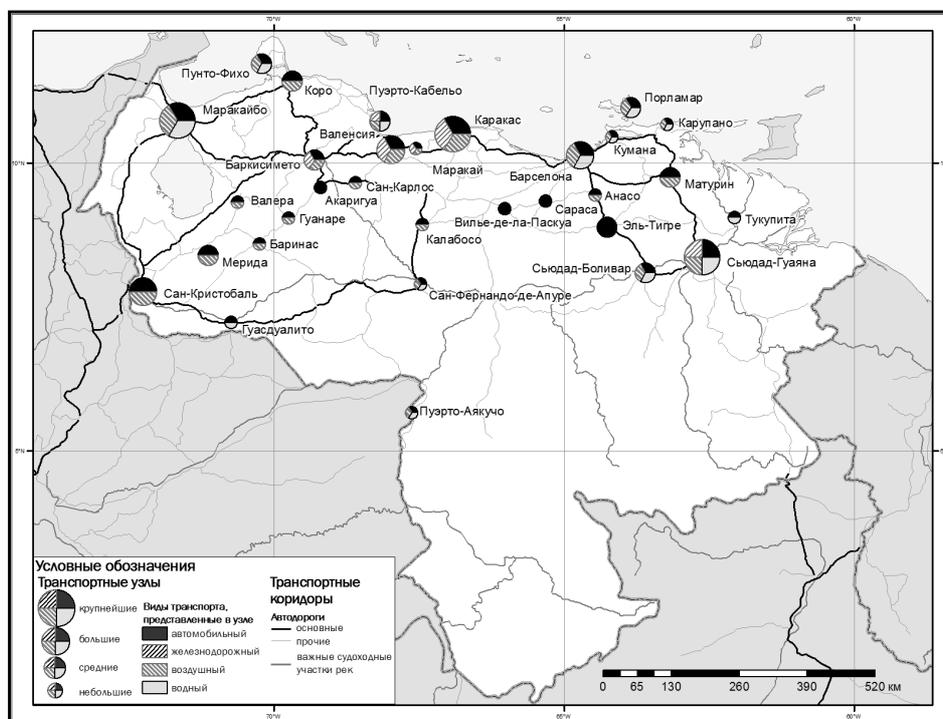
Во внешней торговле Бразилии со странами Южной Америки преобладают водный (53% стоимости экспорта, 54% импорта, 2012 г.) и автомобильный транспорт (34% экспорта, 33% импорта). Внешнеторговые связи с остальными государствами осуществляются водным транспортом (91% экспорта, 72% импорта)<sup>22</sup>. Основными торговыми партнерами страны в Южной Америке являются Аргентина, Чили и Венесуэла. Между Бразилией и ее сосе-

дями 36 пограничных переходов: 6 с Уругваем, 14 с Аргентиной, 8 с Парагваем, 4 с Боливией, 1 с Перу, 1 с Колумбией, 1 с Венесуэлой, 1 с Гайаной.

## Венесуэла

Венесуэла является четвертой по численности населения (28,9 млн человек, 2014 г.) и шестой по площади территории (912,1 тыс. км<sup>2</sup>) страной в Латинской Америке. В структуре ВВП доля транспорта — самая низкая в регионе, она составляет 6,2%<sup>23</sup>. Основным видом транспорта для пассажирских перевозок является автомобильный, для грузовых перевозок — автомобильный, водный и трубопроводный (картосхема 4).

Наиболее освоенной в транспортном отношении является северная часть страны. На юге Венесуэлы дорожная сеть очень разрежена, для большинства перевозок используется водный и воздушный транспорт.



Картосхема 4. Транспортная система Венесуэлы

Главный вид транспорта — автомобильный; он осуществляет почти 90% внутренних пассажирских и 70% грузовых перевозок. Протяженность сети автомобильных дорог составляет 96 155 км (четвертое место в регионе), треть из которых имеет твердое покрытие<sup>24</sup>. Автомобильные дороги Венесуэлы делятся на две группы: основные и сельские. Основные дороги (12,5% всей протяженности) обеспечивают связь населенных пунктов с населением выше 2,5 тыс. человек и характеризуются суточным потоком автомобилей не менее 100 машин. Сельские дороги связывают менее крупные населенные пункты и служат,

в основном, для перевозок сельскохозяйственной продукции. Дорожная сеть наиболее развита в северных районах, где сконцентрирована большая часть населения и ведется активная экономическая деятельность. Коэффициент Энгеля сети автодорог — 19. Основные автодороги: Каракас — Ла-Гуайра (1953 г.), автодорога № 1 (Каракас — Валенсия — Пуэрто-Кобельо — Баркисимето — Сан-Кристоваль).

Как и в большинстве стран Южной Америки, роль железнодорожного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках Венесуэлы снизилась. В 1990-е годы эксплуатировались линия длиной 173 км (Баркисимето — Пуэрто-Кабельо) и несколько коротких линий, идущих из мест добычи железной руды и бокситов к местам их первичной переработки. Вместе с тем в стране в 1996 г. был принят и активно реализуется до настоящего времени план развития железнодорожного транспорта. Согласно этому плану намечен ввод в эксплуатацию более 13 600 км новых железных дорог. В настоящее время протяженность железных дорог насчитывает 806 км путей европейской стандартной колеи (1435 мм)<sup>25</sup>, из которых 41 км электрифицированы. Пассажирские перевозки осуществляются в окрестностях Каракаса и Валенсии.

Морской транспорт обеспечивает большую часть перевозок, связанных с внешнеторговой деятельностью. Морской торговый флот насчитывает 69 судов. Крупнейшие порты — Пуэрто-Кабельо ( грузооборот 9,1 млн т в 2010 г.; через него проходит около 80% всего товарного импорта Венесуэлы), Гуанта (0,9 млн т), Маракайбо (0,8 млн т), Ла-Гуайра (0,7 млн т)<sup>26</sup>. Протяженность внутренних водных путей Венесуэлы составляет 7 100 км. По рекам (Ориноко, Араука, Апуре) транспортируется минеральное сырье, добываемое во внутренних частях страны для последующего экспорта. Основным портом на р. Ориноко является Сьюдад-Гуаяна, доступный для морских судов. Он обслуживает грузы предприятий черной и цветной металлургии города. По оз. Маракайбо, также доступному для морских судов, перевозят нефть и нефтепродукты, добываемые и получаемые в его окрестностях.

В Венесуэле 444 аэропорта, из них 127 — с твердым покрытием ВПП (2013 г.), в том числе 11 международных. Крупнейшие аэропорты: Симона Боливара в Майкети (Каракас, CCS, 9 млн пассажиров, 2010 г.), Порламар (о. Маргарита, PMV, 2 млн пассажиров), Ла-Чинита (Маракайбо, MAR, 1,8 млн пассажиров)<sup>27</sup>.

Венесуэла обладает одной из самых развитых в регионе систем трубопроводного транспорта. Нефтепроводы (8 569 км) и нефтепродуктопроводы (1 778 км) связывают нефтедобывающие центры и нефтеперерабатывающие заводы с портами, через которые экспортируются нефть и нефтепродукты. Газопроводы (5 941 км) соединяют центральную и восточную часть Льянос с городами севера и востока страны<sup>28</sup> (2013 г.).

Во внешней торговле Венесуэлы со странами Южной Америки преобладают водный (56% стоимости экспорта, 87% импорта, 2012 г.) и автомобильный транспорт (35% экспорта, 12% импорта). Внешнеторговые связи с остальными государствами осуществляются водным транспортом (95% экспорта, 98% импорта)<sup>29</sup>. Основные торговые партнеры в регионе — Бразилия, Колумбия и Чили. Между Венесуэлой и ее соседями 16 пограничных переходов: 15 с Колумбией и 1 с Бразилией.

## Чили

Площадь территории Чили — 756,1 тыс. км<sup>2</sup>, а численность населения — 17,4 млн человек (2014 г.). У этой страны один из самых низких в Южной Америке показателей доли транспорта в структуре ВВП — 6,6% (чуть больше Венесуэлы и наравне с Суринамом)<sup>30</sup>. В структуре пассажирских перевозок преобладают автомобильный и воздушный транспорт, грузовых перевозок — автомобильный и морской (картосхема 1).

Чили, в отличие от остальных южноамериканских государств, имеет вытянутую территорию, что сказывается на особенностях развития транспортной системы. Большая часть внутристрановых транспортных потоков имеет субмеридиональное направление: по автомобильным дорогам, проходящим параллельно тихоокеанскому побережью и Андским Кордильерам, либо каботажем вдоль побережья страны. По уровню развития транспортной инфраструктуры Чили занимает первое место в Южной Америке. Наиболее высокая транспортная доступность характерна для узкой прибрежной полосы, максимальных значений достигает в центральной части. Южнее города Пуэрто-Монт и острова Чилоэ транспортная освоенность низка.

Протяженность чилийских автомобильных дорог составляет 80 505 км, из которых 21% имеют твердое покрытие<sup>31</sup>. Основная автомагистраль — Ruta 5 (Панамериканское шоссе), идущая на 3 364 км от границы с Перу до о. Чилоэ. Транспортная освоенность южной части страны низка, многие автомобильные дороги связаны не с основной сетью автодорог, а с сетью автодорог Аргентины. Коэффициент Энгеля для сети автомобильных дорог Чили равняется 22. Основные автодороги: автодорога № 5 (часть Панамериканского шоссе, граница с Боливией — Арика — Антофагаста — Ла-Серена — Сантьяго — Осорно — Пуэрто-Монт); автодорога 68 (1971 г., Сантьяго — Вальпараисо).

Протяженность железных дорог составляет 7 082 км (3 435 км широкой колеи 1676 мм и 3647 км узкой колеи 1000 мм)<sup>32</sup>. Железнодорожный транспорт выполняет вспомогательную роль в системе грузовых и пассажирских перевозок, поскольку сеть его линий создавалась для доставки сырья и продукции от мест добычи и переработки в морские порты. Доля железнодорожных перевозок в общем грузообороте — менее 1%. В северной части страны он используется исключительно для грузовых перевозок, а в центральной и южной частях осуществляется незначительный объем пассажирских перевозок. Железные дороги Чили связаны с железнодорожными системами других стран в пяти точках (одна с Перу, две с Боливией и две с Аргентиной). В настоящее время функционирует только пограничный железнодорожный переход Ольягуэ на линии Антофагаста — Боливия, по которой перевозятся значительные объемы внешнеторговых грузов Боливии. Большинство железных дорог принадлежит государственной компании «Empresa de Ferrocarriles Estado» и «Ferrocarriles del Norte».

Объемы внутрирегиональной торговли Чили значительно ниже, чем торговые потоки Чили и государств, находящихся за пределами Южной Америки. В связи с этим для Чили крайне важен морской транспорт, обеспечивающий 95% внешнеторговых перевозок. Чилийский торговый флот насчитывает 42 судна (2012 г.). В стране действуют 45 морских портов разных размеров грузооборота. Крупнейшие из них — Сан-Антонио (грузооборот в 2007 г. — 12,6 млн т; основные грузы — контейнеры, сельскохозяйствен-

ная продукция, нефтепродукты); Вальпараисо (8,9 млн т; контейнеры, сельскохозяйственная продукция); Пуэрто-Лиркен (Консепсьон; 5 млн т; сельскохозяйственная продукция, контейнеры, рыба); Сан-Висенте (3,2 млн т; древесина, рыба); Антофагаста (2,7 млн т; медь, свинцово-цинковые концентраты)<sup>33</sup>.

Внутренний водный транспорт в Чили не развит ввиду почти полного отсутствия рек, пригодных для судоходства. Только на юге страны на реках Вальдивия, Кау-Кау и Крусес организованы грузовые и пассажирские перевозки. В окрестностях Осорно и Пуэрто-Монта осуществляется судоходство по озерам.

В Чили 481 аэропорт, из них 90 — с твердым покрытием ВПП. Воздушный транспорт занимает ведущее место по объему пассажирских перевозок на средние и дальние расстояния. Главным авиахабом страны является аэропорт Артуро-Мерито-Бенитес (Сантьяго, SCL; 10,3 млн пассажиров, 2010 г.). Через него осуществляются почти все внутренние и международные воздушные перевозки. Основной компанией международных пассажирских авиаперевозок является «LAN Airlines». Другие крупные аэропорты — Серро-Морено (Антофагаста, ANF; 1,2 млн пассажиров), Диего-Арасена (Икике, IQQ; 0,8 млн пассажиров), Эль-Тепуаль (Пуэрто-Монт, PMC; 0,8 млн пассажиров), Карриэль-Сур (Консепсьон, CCP; 0,7 млн пассажиров), Эль-Лоа (Калама, CJC; 0,6 млн пассажиров)<sup>34</sup>.

Большинство нефтепроводов (общая протяженность 985 км) и газопроводов (3 160 км)<sup>35</sup> — трансграничные, они перекачивают в Чили для переработки, потребления и экспорта нефть и природный газ, добытые в Аргентине и Боливии. В стране функционирует нефтепродуктопровод (722 км), соединяющий район Консепсьона-Талькауано со столичным районом, а также трубопровод для передачи сжиженного нефтяного газа (781 км).

Во внешней торговле Чили со странами Южной Америки преобладают морской (74% стоимости экспорта, 48% импорта, 2012 г.) и автомобильный транспорт (23% экспорта, 44% импорта). Внешнеторговые связи с другими государствами осуществляются морским транспортом (96% экспорта, 78% импорта)<sup>36</sup>. Важнейшие внутрирегиональные торговые партнеры — Бразилия, Аргентина, Перу. Между Чили и ее соседями действует 53 сухопутных пограничных перехода: 43 с Аргентиной, 7 с Боливией и 5 с Перу.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> World Development Indicators 2014. — Всемирный банк, 2014, <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Estadísticas de Puertos Argentinos. Consejo Portuario Argentino. — <http://www.consejo-portuario.com.ar/estadisticas.aspx>

<sup>4</sup> Estudio del Sistema de Transporte Fluvial de Granos y Productos Procesados en la Hidrovía Paraguay — Paraná. — CSI Ingenieros. Montevideo, 2011, 178 с.

<sup>5</sup> Anuario Estadístico. Aeropuertos Argentinos 2000. Buenos Aires, 2013, 45 с.

<sup>6</sup> The World Factbook. Central Intelligence Agency, 2014. — <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>

<sup>7</sup> Sistema de Información de Comercio Exterior. Asociación Latinoamericana de Integración, 2014. — <http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsf/home.seam>

<sup>8</sup> World Development Indicators, 2014.

- <sup>9</sup> Там же.
- <sup>10</sup> Rieles con Futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur. Corporación Andina de Fomento. Caracas, 2014, 309 c.
- <sup>11</sup> Puerto de Montevideo. Estadísticas. Administración Nacional de Puertos de la República Oriental del Uruguay. — <http://www.anp.com.uy/inicio/institucional/cifras>
- <sup>12</sup> Estadísticas de Aeropuertos. Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de la República Oriental del Uruguay, 2014. — <http://www.dinacia.gub.uy/ciudadania/estadisticas.html>
- <sup>13</sup> The World Factbook. Op. cit.
- <sup>14</sup> Sistema de Información de Comercio Exterior. Op. cit.
- <sup>15</sup> World Development Indicators, 2014.
- <sup>16</sup> Там же.
- <sup>17</sup> Rieles con Futuro. Op. cit.
- <sup>18</sup> Boletim anual de movimentação de cargas. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Brasília, 2014, 34 c.
- <sup>19</sup> Там же.
- <sup>20</sup> Estatística dos Aeroportos. Infraero — Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, 2014. — <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>
- <sup>21</sup> The World Factbook. Op. cit.
- <sup>22</sup> Sistema de Información de Comercio Exterior. Op. cit.
- <sup>23</sup> World Development Indicators, 2014.
- <sup>24</sup> Там же.
- <sup>25</sup> Rieles con Futuro. Op. cit.
- <sup>26</sup> Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Venezuela. — Unidad de Servicios de Infraestructura. Comisión Económica para América Latina. Santiago de Chile, 2012, 28 c.
- <sup>27</sup> Estadísticas de los Aeropuertos Venezolanos. — Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2013, <http://www.inac.gob.ve/documentos.php>
- <sup>28</sup> The World Factbook. Op. cit.
- <sup>29</sup> Sistema de Información de Comercio Exterior. Op. cit.
- <sup>30</sup> World Development Indicators, 2014. Op. cit.
- <sup>31</sup> Там же.
- <sup>32</sup> Rieles con Futuro. Op. cit.
- <sup>33</sup> Memoria Anual № 69. — Cámara Marítima y Portuaria de Chile. Santiago de Chile, 2013, 56 c.
- <sup>34</sup> Estadísticas de los Aeropuertos de Chile. Junta de Aeronáutica Civil, 2014. — <http://www.jac-chile.cl/estadisticas.html>
- <sup>35</sup> The World Factbook. Op. cit.
- <sup>36</sup> Sistema de Información de Comercio Exterior. Op. cit.

*Окончание следует.*