

ИСТОРИЯ

DOI: 10.48137/23116412_2022_4_121

УДК: 94 (72)

Юрий БАЖЕНОВ,
Анастасия КЛЫЧНИКОВА,
Лукреция ВЕЛИО

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МЕКСИКИ

Аннотация

В статье рассматривается история развития железных дорог на территории Мексиканских Соединенных штатов с момента их возникновения в 1837 г. по настоящее время. Фоном для развития железнодорожного транспорта служат ключевые политические события национальной истории страны на протяжении XIX-XXI веков. Приводится краткое их сравнение с аналогичными событиями в России.¹

БАЖЕНОВ Юрий Михайлович – кандидат географических наук, доцент кафедры Международных отношений и геополитики транспорта, Российского университета транспорта (МИИТ). Адрес: Российская Федерация, 127055, г. Москва, ул. Новосущевская, д. 26А. *E-mail*: eldorado3@mail.ru

КЛЫЧНИКОВА Анастасия Николаевна – бакалавр кафедры Международных отношений и геополитики транспорта МИИТ. *E-mail*: klychnikova.nastya@mail.ru

ВЕЛИО Мехиа Лопес Мария Лукреция Консепсьон – кандидат экономических наук, доцент кафедры Академических финансов школы бизнеса Монтеррейского института технологий и высшего образования (ITESM). Адрес: Мексика, 01389, Мехико, пр. Карло Лазо, 100. *E-mail*: lvelio@tec.mx

Ключевые слова: железные дороги, концессии, национализация, иностранные инвестиции, железнодорожный транспорт, экономические реформы, линия, транспортная сеть.

¹ Посвящается светлой памяти выдающегося дипломата, разведчика, ученого Николая Сергеевича Леонова (1928 – 2022 гг.), много лет проработавшего в Мексике и внесшего огромный вклад в развитие дружественных отношений России с этой страной.

В последнее время, на фоне беспрецедентных экономических санкций, введенных против России всеми странами коллективного Запада, получившими за это статус «недружественных государств», вектор внешней политики переместился в другие регионы мира, где отношение к нашей стране, как минимум, не столь однозначное. Одним из таких регионов, наряду с Азией, безусловно, является Латинская Америка, многие страны которой имеют с Россией давние дружественные отношения. Кроме тройки лидеров, имеющих репутацию, пророссийских – Венесуэлы, Кубы, Никарагуа, другие страны субконтинента также не желают следовать в фарватере США и их европейских союзников. Это и член БРИКС Бразилия, и стремящаяся туда же Аргентина, а также многие другие страны, категорически отказавшиеся поддержать западные санкции. На этом фоне, выделяется Мексика – одна из самых сильных и экономически развитых стран региона, имеющая с Россией давние, дружественные отношения, насчитывающие уже более чем столетнюю историю. Кроме того, как будет показано ниже, очень многие исторические события, произошедшие в двух странах, имеют поразительное, на первый взгляд сходство. В статье рассматривается история развития железнодорожного транспорта Мексики в контексте важнейших исторических событий, произошедших на протяжении последних двух столетий.

Развитие железнодорожного транспорта Мексики играет большое значение в становлении экономики страны, начиная с середины XIX века и по сей день. Темпы строительства железных дорог и интенсивность движения по ним, объем перевозок, всегда являлись показателем экономического роста, развития городов и общего состояния экономики.

История железных дорог Мексики началась в 1837 году, во время правления президента Анастасио Бустаманте, который предоставил концессию Франсиско де Аррильяга для строительства первой железнодорожной линии из Мехико в Веракрус [1]. Ориентировочная стоимость данного проекта составляла около 6,5 млн долл. [2]. И хотя поезда здесь прошли намного позже, начало строительства железных дорог в Мексике было положено.

В 1842 году президент Антонио Лопес де Санта-Анна предоставил вторую концессию Комитету кредиторов на строительство дороги из Веракруса в Сан-Хуан [3]. 16 сентября 1850 г. был открыт первый ее участок, протяженностью 13 км. По нему было открыто грузовое, а спустя несколько лет, и, пассажирское сообщение. Это была первая, действующая в стране железная дорога.

В 1853 году третья концессия была предоставлена Джону Лори Рикардсу для завершения линии от Веракруса до Мехико. В 1856 г. она передана компании братьев Моссо, которые впоследствии так-

же передали ее Антонио Эскандону. 4 июля 1857 г. был открыт участок железной дороги от Тлателолко до виллы Гуадалупе [4]. К 1863 году было построено уже 41 км пути, идущего из Веракруса в центр страны.

Год спустя в Лондоне была учреждена компания «Мексиканские императорские железные дороги лимитед». В борьбу за концессии активно включился европейский, преимущественно британский, капитал. Все дело в том, что в то время Мексика переживала бурные политические потрясения. В середине 1850-х годов, в результате очередной революции, к власти пришло правительство либералов. Видный их представитель, Пабло Бенито Хуарес в 1859 году стал президентом страны. Он сразу же провел целый ряд либеральных реформ, которые предусматривали ограничение прав крупных землевладельцев, католической церкви, а также отсрочку выплат по долгам крупным европейским кредиторам, что последним крайне не понравилось.

Иногда реформы Бенито Хуареса сравнивают с аналогичными преобразованиями, проводимыми примерно в то же время в России Александром II. В таком сравнении очень много натяжек, но так или иначе, и те, и другие события сыграли значительную роль в истории двух стран. Недаром центральная улица мексиканской столицы называется Пасео-де-ла-Реформа.

В ответ на действия мексиканского президента, которые посчи-

тали недружественными, Франция, Англия и Испания заключили союз, и в 1861 г. начали интервенцию в Мексику. Понимая, что силы неравны, Хуарес путем различных уступок, в том числе погашением долгов, ведя при этом, переговоры с каждой заинтересованной стороной отдельно, добился частичного ее прекращения и вывода британского и испанского контингентов. У каждой из сторон на это был свой резон. Так, англичане не собирались присоединять Мексику к Британской империи, их интересовало только экономическое присутствие с максимальными преференциями, на что Хуарес не возражал. Стране были необходимые внешние инвестиции. Мадрид понимал, что у него элементарно не хватит сил установить политическое господство над страной, как это было когда-то. Время конкистадоров все же ушло безвозвратно, а таскать из огня каштаны для своих союзников-конкурентов французов испанцы не хотели.

Но Париж в этой ситуации оставался непреклонным и не шел ни на какой компромисс. Наполеон III считался тогда самым могущественным монархом континентальной Европы (не считая России, конечно), и стремился к расширению своих заморских владений. Он заключил союз с австрийским эргерцогом Максимилианом Габсбургом и, при поддержке Ватикана и части местных клерикальных кругов, после взятия французской армией Мехико, был провозглашен в 1864 году императором Мексики Макси-

милианом I. Его правительство признали практически все европейские столицы – от Лондона до Санкт-Петербурга. Таким образом в стране установилось двоевластие. Правительство Хуареса, центром которого стал Веракрус, признавали в основном, соседи по континенту. Гражданская война продолжалась, и вскоре закончилась окончательной победой республиканцев.

После падения Максимилиана в 1867 году работы по строительству железных дорог продолжались. Важной их вехой стало открытие движения на участке Мехико – Пуэбла, по которому 16 сентября 1869 г. проследовал поезд президента Бенито Хуареса.

Год спустя была поставлена достаточно амбициозная задача – объединить страну сетью железных дорог, способствуя тем самым экономическому росту [5]. Первой частью плана было завершение участка Мехико – Веракрус.

На тот момент было построено всего 205 км. В последующие три года строительство дороги было ускорено, уложены недостающие 228 км пути, то есть за эти 3 года было построено больше, чем за предыдущие 33. 1 января 1873 г. президентом Себастьяном Лердо де Техадой была открыта ожидаемая всеми линия Мехико–Веракрус, протяженностью 424 км. А уже к концу 1876 года протяженность железнодорожных линий Мексики достигла 679,8 км.

Лердо де Техада, как бы продолжая традицию своего предшественника Бенито Хуареса, предпочитал европейских, в основном британских инвесторов и отказал США в концессии на строительство железной дороги в Техас. Это и предопределило его дальнейшую судьбу. В 1876 г. он был свергнут в результате военного переворота, организованного бывшим соратником по борьбе с французской интервенцией, генералом Порфирио Диасом, полностью ориентировавшимся на северного соседа. Ему-то постепенно и передавались самые «лакомые куски» мексиканской экономики – нефтяные и железнодорожные концессии. К завершению первого срока правления Диаса (1877 – 1880), сеть железных дорог федеральной юрисдикции достигала 1073,5 км пути.

Но в самом конце своего правления, в 1880 году американским инвесторам были предоставлены три очень значительные как по масштабам, так и по размерам инвестиций, железнодорожные концессии со всеми видами льгот для строительства и импорта подвижного состава и оборудования. Это положило начало таким крупным национальным перевозчикам и владельцам инфраструктуры, как «Центральная железная дорога», «Национальная железная дорога» и «Международная железная дорога». Интенсивность строительства возросла в разы.



Рис. 1. Схема железных дорог Мексики, 1877 г.

Так, за следующие 4 года правления президента Мануэля Гонсалеса, сеть железных дорог достигла 4 658 км. В 1884 году Центральная железная дорога дошла до Нуэво-Ларедо на границе с Техасом. Национальная железная дорога также значительно продвинулась на север. Большим событием стало открытие в 1888 году «ворот» между Мексикой и США в городе Пасо-дель-Норте (Северный перевал). В том же году этот пограничный пункт был переименован в честь президента-реформатора Бенито Хуареса, а общая протяженность железнодорожных линий составила к тому времени 5 731 км. Пограничный переход Сьюдад-Хуарес–Эль-Пасо

и в настоящее время является одним из самых напряженных по грузо- и пассажирообороту, при этом, наиболее проблемным (незаконная миграция, наркоторговля, контрабанда) пунктом пропуска на границе между Мексикой и США.

Возвращение Порфирио Диаса к власти, причем к власти, практически диктаторской, и его пребывание на посту президента с 1884 по 1910 год послужило продолжением политики предоставления максимальных льгот иностранным, преимущественно американским, концессионерам, что привело к скачкообразному развитию железнодорожного строительства. На рынке появились новые

участники, такие, как «Железная дорога Мексики», «Железные дороги Куэрнавака», «Тихоокеанская железная дорога», «Железная дорога Веракрус-перешеек», «Национальная железная дорога Теуантепек», «Объединенные железные дороги Юкатана» и другие более мелкие компании.

Концессии на максимально льготных условиях предоставлялись не только в сфере строительства и эксплуатации железных дорог, но и в других ведущих отраслях мексиканской экономики, прежде всего, нефтяной и горно-рудной. Понятно, что такая массивная экспансия иностранного, в основном американского капитала, вскоре привела к тому, что он контролировал большую часть экономики и мог определять политическое устройство страны.

Все это не нравилось и вызывало брожения в самых разных политических, экономических и интеллектуальных кругах страны. Ее экономика постепенно поглощалась гораздо более сильным северным соседом, что не могло не беспокоить и самого диктатора. Он постепенно начал отступать от политики максимальных уступок.

В первые годы XX века произошла трансформация железнодорожной отрасли путем слияния двух крупнейших предприятий страны: «Центральной» и «Национальной» железных дорог. В новую, «Объединенную железнодорожную компанию», государство вошло в качестве мажоритарного акционера. Конечно, это еще не

было национализацией, но большим шагом на пути к ней.

В последние годы правления Порфирио Диаса была создана структура, предназначенная как для управления всеми железными дорогами страны, так и для заключения концессионных соглашений на строительство новых. 29 февраля 1908 г. было подписано соглашение между федеральным правительством и ведущими железнодорожными компаниями, что привело к созданию компании «Национальные железные дороги Мексики», мажоритарным акционером которой было само мексиканское государство. Таким образом был сделан второй шаг на пути к национализации.

Время бурного промышленного развития во время правления Порфирио Диаса на рубеже XIX – XX веков часто сравнивают с аналогичным периодом в истории России: такой же рост промышленного производства, развитие новых отраслей, в том числе нефтяной, строительство Транссиба и других железных дорог и многое другое, говорит о сходстве исторических судеб двух стран.

За время правления Диаса всего было построено: 9 544 (1884 – 1890 гг.), 13 615 (1891 – 1900 гг.), 19 280 (1901 – 1910 гг.) км пути [6].

Однако проводимая им в последние годы своего пребывания у власти политика постепенного вытеснения иностранного капитала и замена его национальным, уже не спасла. В 1910 году диктатор был свергнут в результате событий, во-

шедших в историю как Мексиканская революция.

В период Мексиканской революции 1910 – 1917 гг., железнодорожная система страны пришла в упадок. Инфраструктура и подвижной состав стали мишенью как для повстанческих групп, так и для федеральной армии. Железные дороги оказались в сложной ситуации. Национальная железнодорожная компания Мексики фактически стала военной добычей конкурирующих армий: конституционалисты и конвенционисты, поддерживающие конкурирующие политические группировки, а также Освободительная Армия Юга, под предводительством легендарного Эмилиано Сапаты. При этом все стремились взять под контроль железнодорожный транспорт, который соединял север и юг страны, а также оба побережья.

К началу войны, в ноябре 1910 года, железная дорога была основным средством транспорта, связывала центр страны с северной границей, с Мексиканским заливом и с Тихим океаном.

В первые месяцы войны повстанцы совершали рейды и оставляли поезда, будь то грузовые или пассажирские, с тем чтобы удостовериться в том, что они не перевозят федеральные войска, особенно по направлениям в сторону Сьюдад-Хуарес и других узловых пунктов Центральной Мекси-

канской железной дороги и Северо-Западной железной дороги, расположенных на северной границе [7].

Но даже в таких условиях железная дорога продолжала развиваться. Во время правления Франсиско Мадеро (1910 – 1913 гг.) сеть увеличилась на 340 км. К 1917 году были построены и сданы в эксплуатацию участки Тампико – Эль-Инжо (14,5 км), Каньитас – Дуранго (147 км), Сальтильо – Аль-Восток (17 км) и Акатлан – Хуарес – Чавела (15 км).

В 1918 году железнодорожная сеть федеральной юрисдикции составляла 20 832 км. В управлении отдельных штатов насчитывалось еще 4 840 км. К 1919 году федеральная сеть увеличилась до 20 871 км. В период с 1914 по 1925 год было построено еще 639,2 км путей, отремонтировано 238,7 км, проложены новые маршруты.

И хотя события 1910 – 1917 гг. в Мексике, известные как Мексиканская революция, часто сравнивают с аналогичными событиями Революции и Гражданской войны в России² 1918 – 1922 гг., при внешней их схожести, здесь очевидно достаточно серьезное различие. Так, для описания последствий Гражданской войны в России, наиболее часто используемый термин – «разруха».

Тем не менее, на заключительном этапе Мексиканской революции, железнодорожная инфра-

² Так, например, в 1982 году на экраны вышла дилогия С.Ф. Бондарчука «Красные колокола» по мотивам произведений Джона Рида. 1-й фильм, «Мексика в огне», был посвящен Мексиканской революции, 2-й – «Я видел рождение нового мира» – событиям Революции и Гражданской войны в России.

структура, построенная в XIX – начале XX века, также пришла в состояние полной разрухи.

Кроме того, имелась значительная задолженность железных дорог, возникшая в результате частичной национализации в 1908 году, которая продолжала нарастать в череде последующих событий, особенно после 1920 года, когда началось восстановление инфраструктуры. Правительству было необходимо достичь соглашения с кредиторами, в результате чего железные дороги были снова переданы в частные руки в 1926 году. Была создана Комиссия по эффективности тарифов и оценке ущерба. Частные акционеры получили сеть протяженностью 778 км.

В 1929 году в очередной раз произошла реорганизация Комитета Национальных железных дорог. Тогда же началось строительство Южно-Тихоокеанской железной дороги, которая соединила Ногалес, Эрмосильо, Гуаймас, Масатлан, Тепик и Гвадалахару. Продолжалось строительство линий в штатах Сонора, Синалоа и Чиуауа. В начале 30-х годов общая протяженность путей в стране достигла 23 345 км.

В 30-е годы политические и экономические условия создали предпосылки для нового поворота в развитии железнодорожного транспорта. Это были годы правления президента Ласаро Карденаса³ (1934 – 1940 гг.), который вошел в историю страны как наиболее выдающийся (наряду с Бенито

Хуаресом) государственный деятель и реформатор. Он провел в стране революционную аграрную реформу, первый в Латинской Америке пошел на беспрецедентный в то время шаг – национализацию нефтяной промышленности, создав государственную нефтяную компанию «Пемекс», благополучно существующую и сегодня.

В сфере железнодорожного транспорта были также проведены значительные реформы. В 1936 году было создано Главное управление строительства железных дорог, ответственное за транспортное строительство. В 1937 году правительство Ласаро Карденаса национализировало основные железные дороги страны как общественно полезные предприятия. Еще через год было создано рабочее Управление Национальных железных дорог Мексики, в результате чего управление фактически перешло в руки работников предприятий, прежде всего рабочих. Однако это положение сохранялось не более двух лет, так как внутренние проблемы только обострились, в том числе увеличилось количество аварий и транспортных происшествий. В 1940 году правительство снова взяло на себя руководство отраслью.

В последующие годы политика национализации была продолжена, и в состав Национальных железных дорог Мексики были включены другие железнодорожные компании, которые до этого управлялись независимо. В 1951 году Южно-Ти-

³ В 1955 году Ласаро Карденасу была присуждена Международная Ленинская премия «За укрепление мира между народами».

хоокеанская железная дорога Мексики перешла в руки государства за 12 млн долл. [8], а в следующем году была создана Объединенная Тихоокеанская железная дорога. С 1939 по 1951 годы под непосредственным государственным управлением было введено в строй 1026 км пути.

Таким образом, к 1964 г. в стране было 10 административных железнодорожных управлений. Длина сети достигала 23 619 км, из которых 16 589 км принадлежали Национальным железным дорогам.

В 1968 году была создана Координационная комиссия по транспорту и заложена основа для объединения Национальных железных дорог. В августе того же года они объединили Юго-Восточную железную дорогу и Объединенные дороги Юкатана.

В феврале 1970 года Национальным железным дорогам была передана линия, соединяющая штаты Коауила и Сакатекас, а в июне ими была приобретена железнодорожная линия Тихуана–Текате, что фактически завершило национализацию железных дорог Мексики, как это и планировалось в начале века.

В 80-е годы работа железных дорог была в основном связана с модернизацией путей, телекоммуникаций и инфраструктуры, укреплением насыпей, а также проектированием новых маршрутов.

В конце XX века железнодорожная система продолжала оставаться стратегической отраслью национальной экономики. Тем не менее,

было очевидно, что необходимы реформы, в том числе в целях более активного привлечения частного капитала. В 1991 году правительство страны выпустило меморандум о согласовании действий по модернизации мексиканской железнодорожной системы. Процесс модернизации, а фактически, приватизации железных дорог, был начат в соответствии с законом «О регулировании железнодорожного транспорта», опубликованным в 1995 году.

17 января на Съезд Союза железнодорожников была направлена президентская инициатива о внесении поправок в статью 28 Конституции, которая закрепляла за государством управление и эксплуатацию железных дорог.

26 января того же года сенат одобрил реформы, которые впоследствии позволили привлечь частный капитал для модернизации железнодорожных систем. 13 ноября были опубликованы основные принципы привлечения частных инвестиций. Основой привлечения иностранных инвестиций в отрасль был назван уже проверенный более чем полуторавековой историей механизм концессий, который хотя и не применялся последние 80 лет, забыт далеко не был.

Интересно сравнить процессы железнодорожного транспорта Мексики и России, реформы которого начались на 8 лет позже, в 2003 году. Здесь имеются как сходства, так и различия. Так, например, в обеих странах при реформи-

ровании отрасли применялся механизм государственно-частного партнерства (ГЧП), но если в Мексике он выражался в основном в предоставлении концессий, то в России такой способ ГЧП почти не применялся. Известны лишь единицы реализованных проектов на основе концессий, имеющих второстепенное значение.

Кроме того, в обеих странах активно шло создание вертикально интегрированных компаний. В России это было возвращенной новацией: от подобного принципа структурирования отрасли начали отказываться еще в конце XIX в. после крушения императорского поезда в октябре 1888 г. под Харьковом. В то время как в Мексике подобные компании существовали даже тогда, когда отрасль была национализирована почти полностью. Как бы продолжая традицию, вертикально-интегрированные компании в Мексике создаются по географическому признаку. В России, наоборот, подобные структуры занимаются определенным видом деятельности, но оперируют при этом на всей сети железных дорог России.

С 1995 г. государство в лице госкорпорации «Национальные железные дороги Мексики» (прекратила существование в 2001 году) передало коммерческим компаниям основную часть железнодорожной сети в частное управление на 50 лет. В 1996 году компания *Kansas City Southern (KCS)* купила концессию Северо-Восточной железной дороги. Транспортная система KCS

образует единую железнодорожную сеть, связывающую центральные районы Мексики и США.

Вместе с иностранным в отрасль пришел и национальный капитал. Так, 19 февраля 1998 г. компания «Мексиканские железные дороги», после получения концессии от федерального правительства, начала эксплуатацию Северо-Тихоокеанской и Чиуауа-Тихоокеанской линий.

В 2000 году две южные концессии были объединены и преобразованы в *Ferrosur*. *Ferrosur* управляет железнодорожной линией между Мехико и портом Веракрус в Мексиканском заливе. В 2005 году *Ferrosur* была куплена материнской компанией *Ferromex*. *KCSM* оспорила сделку по приобретению, и слияние не получило одобрения регулирующих органов. Однако в марте 2011 года суд вынес решение в пользу *Grupo Mexico*, и слияние было разрешено. В настоящее время большая часть железнодорожной сети принадлежит трем крупнейшим компаниям Мексики: *Ferromex*, *Ferrosur* и *Kansas City Southern de México*.

Общая протяженность железнодорожных путей страны в 2017 году составила 26 тыс. км. Главные магистрали соединяют северные и южные штаты страны, а также Мексику с США. Железнодорожный транспорт используется в основном для грузовых перевозок. Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в Мексике осуществляются лишь по нескольким туристическим маршрутам.

Городские железнодорожные системы представлены трамвайными линиями и метро. Сегодня в стране происходит восстановление пассажирского сообщения. Строительство новых линий ведется с 2014 года.

В Мексике и сейчас активно используются концессии на строительство и эксплуатацию магистральных железных дорог, портов и портовых сооружений. Концессии предоставляются нескольким компаниям на основе регионального принципа с разделением на пассажирские и грузовые линии.

Мексика переживает оживление железнодорожных перевозок после приватизации этого сектора в 2000-х годах. Хотя железные дороги играют все большую роль в транспортном секторе, их участие в мексиканских грузоперевозках остается относительно низким.

По данным Агентства по регулированию железнодорожного транспорта, в 2018 году в Мексику поездами было перевезено 915 млн тонн грузов (рост на 14% по сравнению с 2017 годом). В том же году мексиканские железные дороги перевезли 128 млн тонн, связанных с внешнеторговыми перевозками, из которых 91,5 млн тонн (71,5%) были связаны с иностранными перевозками, а остальные 36,5 млн тонн (28,5%) были промежуточными местными направлениями.

В настоящее время Мексика эксплуатирует 74 интермодальных терминала, в том числе 30

внутренних мультимодальных, 18 железнодорожных, 18 портовых и 8 частных автомобильных терминалов.

Железная дорога является основным средством транспортировки топлива, зерна, руд и металлов. Четыре крупнейших продуктовых сектора по объему: промышленный (47,6%), сельскохозяйственный (25,1%), минерально-сырьевой (12,9%), а также нефтяной и его производные (8,1%), причем последний вырос на 19% по сравнению с 2016 годом.

Подвижной состав Мексики на 2019 г. состоял из 1298 локомотивов, 123 вагонов для пассажирских перевозок, 35583 вагонов для грузовых перевозок – 9750 товарных, 8206 вагонов бункерного типа, 5415 багажных вагонов, 4665 автомобилевозов, 2007 вагонов-цистерн, 1143 платформы, 486 вагонов других типов.

В настоящее время более 24 000 км национальной железнодорожной сети проходят через большинство экономически важных регионов Мексики, соединяя страну на севере с границей Соединенных Штатов, на юге с границей Гватемалы и с востока на запад до Мексиканского залива с Тихим океаном. Это стало результатом длительного процесса строительства железных дорог, основанного на широком разнообразии концессий и правовых форм собственности и с прокладкой линий с различными техническими характеристиками.

Список литературы

1. Ferrocarriles Mexicanos // URL: <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/x2ambmn7nn-2/> (дата обращения: 11.04.2022).
2. Dr. R. Ben Brown. El Ferrocarril en México. 2015. // URL: <http://www.inahchihuahua.gob.mx/articulos.pl?id=68/> (дата обращения: 10.01.2022).
3. La historia del tren en México // URL: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/ferrocarril-ruta-vital.html/> (дата обращения: 12.04.2022).
4. Linea del Tiempo del Ferrocarril en México. 2016 // URL: http://miblogdeferrocarriles.blogspot.com/2016/06/historia-del-ferrocarril-en-mexico_5.html (дата обращения: 10.01.2022).
5. Las contrapartidas de la difusión tecnológica: El impacto económico regional del ferrocarril durante la época del Porfiriato 1876-1911 en México // URL: <http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206/295> (дата обращения: 10.01.2022).
6. Red ferroviaria // URL: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/red-ferroviaria.html/> (дата обращения: 10.04.2022).
7. Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana // URL: <https://www.miradaferroviaria.mx/ferrocarriles-y-revolucion-1910-1915-guerra-movilidad-y-vida-cotidiana/> (дата обращения: 10.01.2022).
8. Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México // URL: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532005000100011 (дата обращения: 10.01.2022).

BAZHENOV Yuri M. – *Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport, Russian University of Transport (MIIT). Address: 26A Novosushchevskaya str., Moscow, 127055, Russian Federation. E-mail: eldorado3@mail.ru*

KLYCHNIKOVA Anastasia N. – *Bachelor of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport of MIIT. E-mail: klychnikova.nastya@mail.ru*

VELIO MEJIA LOPEZ Maria Lucrezia Concepcion – *PhD in Economics, Associate Professor of Academic Finance at the School of Business of the Monterrey Institute of Technology and Higher Education (ITESM). Address: 100 Av. Carlos Lazo, Col. Santa Fe, Delegación Álvaro Obregón, México D.F., C.P. 01389. E-mail: lvelio@tec.mx*

Keywords: *Railways, concessions, nationalization, foreign investments, railway transport, economic reforms, line, transport network.*

HISTORY OF MEXICO RAILWAYS

Abstract

The article examines the history of the development of railways on the territory of the United Mexican States from the moment of their emergence in 1837 to the present. The background for the development of railway transport is the key political events in the national history of the country during the XIX-XXI centuries. A brief comparison of them with similar events in Russia is given.

References:

1. Ferrocarriles Mexicanos // URL: <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/x2ambmn7nn-2/> (accessed: 11.04.2022).
2. Dr. R. Ben Brown. El Ferrocarril en México. 2015. // URL: <http://www.inahchihuahua.gob.mx/articulos.pl?id=68/> (accessed: 10.01.2022).
3. La historia del tren en México // URL: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/ferrocarril-ruta-vital.html/> (accessed: 12.04.2022).

4. Línea del Tiempo del Ferrocarril en México. 2016 // URL: http://miblogdeferrocarriles.blogspot.com/2016/06/historia-del-ferrocarril-en-mexico_5.html (accessed: 10.01.2022).
5. Las contrapartidas de la difusión tecnológica: El impacto económico regional del ferrocarril durante la época del Porfiriato 1876-1911 en México // URL: <http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206/295> (accessed: 10.01.2022).
6. Red ferroviaria // URL: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/red-ferroviaria.html/> (дата обращения: 10.04.2022).
7. Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana // URL: <https://www.miradaferroviaria.mx/ferrocarriles-y-revolucion-1910-1915-guerra-movilidad-y-vida-cotidiana/> (accessed: 10.01.2022).
8. Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México // URL: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532005000100011 (accessed: 10.01.2022).