

# КОНКУРИРУЮЩИЕ КОРИДОРЫ ИЛИ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА?

*Тамáш Флейшер<sup>1</sup>*

## Вступление

В докладе сделана попытка представить межрегиональные коридоры как часть продолженных континентальных транспортных сетей. Сначала выбираются трансъевропейские транзитные коридоры, которые являются общими для Украины и Венгрии и акцент делается на проблемы в различных транспортных стандартах в контрольно-пропускном пункте Захонь-Чоп, который является единственным пунктом пересечения границы в общих коридорах. Потом коридор № 5 рассматривается в более широком контексте, а именно как часть предлагаемого большого евразийского коридора. В поисках соединений между транспортными сетями автор высказывает мнение, что во многих предлагаемых планах развития транспортных коридоров эти вопросы обойдены, что обедняет содержание таких планов.

В случае европейских коридоров автор доклада также подчеркивает проблему контекста. Хотя создание трансъевропейской сети (trans-european network, TEN) и решило проблему в регионе ЕС-15 или ЕС-12 (а именно связи транспортных сетей различных стран внутри Сообщества), планы расширения этой сети основаны уже на других принципах – здесь скорее заложена идея продолжения западно-восточных элементов сети TEN. Структура пересечения у предлагаемых элементов-продолжений является случайной и не соответствует местным интересам районов, где намечены такие продолжения.

А в том, что касается дальнейшего расширения ("продолжения") ЕС и его связи с новыми соседями, важны две вещи: (а) не повторять ошибок, допущенных в центрально-европейском регионе и (б) учитывая возможные ошибки при дальнейшем планировании транспортных сетей, по возможности опираться на уже действующие центрально-европейские коридоры.

---

<sup>1</sup> Старший научный сотрудник, Институт мировой экономики Венгерской академии наук.

ры. Возможным направлением планирования, решающим эти проблемы, должен быть "сетевой контекст" планируемых коридоров как на межрегиональном уровне, так и на уровне интегрированных местных, региональных и межрегиональных интересов.

## Украина и Венгрия: общие коридоры с характерными разрывами

В 1997 г. на Третьей панъевропейской конференции в Хельсинки были определены десять коридоров, которые были названы Хельсинскими или панъевропейскими коридорами. Эти коридоры пересекают и Украину (№ 3, № 5, № 7 и № 9) и Венгрию (№ 4, № 5, № 7 и № 10), и два коридора являются общими для Украины и Венгрии. Коридор № 7 – это Дунай, который проходит по Венгрии и, в нижнем течении, – по Украине. Коридор № 5 включает пункт пересечения границы между двумя странами. Девять из них были определены уже на Крите в 1994 г. Более подробное описание коридоров см. в настоящем сборнике Прейгер и др. (2005).

Коридор № 5 пересекает украинско-венгерскую границу на берегах Тиссы и включает в этом пункте и железнодорожное, и автодорожное сообщение. Значение железнодорожного соединения определяется тем, что здесь должно производиться изменение ширины колесных осей железнодорожного транспорта при переходе со стандартной колеи на широкую (рис. 1). Ранее это неудобство частично преодолевалось путем перегрузки товаров из одних вагонов в другие, а сейчас существует несколько технических решений этой проблемы (и появляются новые), которые основаны на замене или перенастройке валов вагонных колес. В начале семидесятых годов объем грузов, которые здесь перегружались из одних вагонов в другие, приблизительно, равнялся грузообороту Гамбургского морского порта.

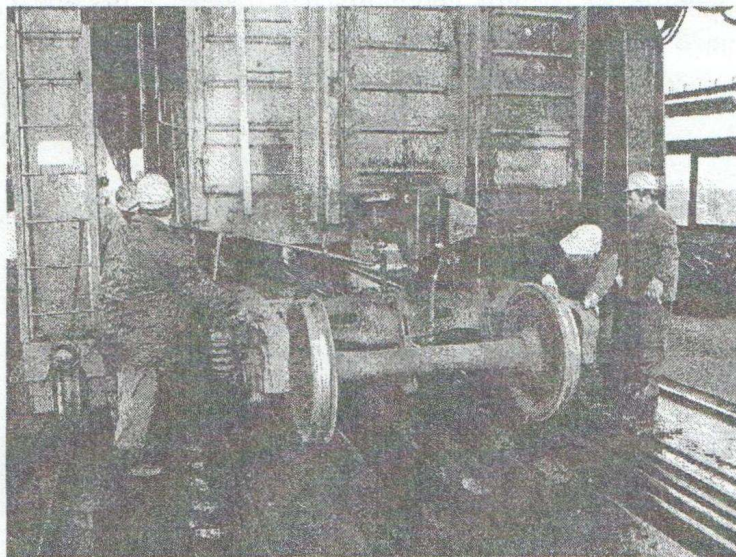


Рис. 1. Пути разрешения проблемы. Замена осей в Захони

Источник: собственная фотография автора, сделанная 26 апреля 2005 г.

Если несоответствие длины осей может рассматриваться как историческое наследие, то намного более нетерпимым является его сочетание с таким неудобством, как несоот-

ветствие автодорожного покрытия. Как видно из рис. 2, точное место будущей шенгенской границы можно увидеть по качеству дорожного покрытия. Представленная фотография не имеет намерений указать на кого-то из наших партнеров или обвинить их, это даже не важно, какой стране принадлежит, какой участок дороги. Здесь демонстрируется *отсутствие приграничного сотрудничества*, неиспользованная возможность взаимовыгодного сотрудничества, – и именно в контексте совместной деятельности, на которой делается акцент в докладе Марьяна Долишнего.

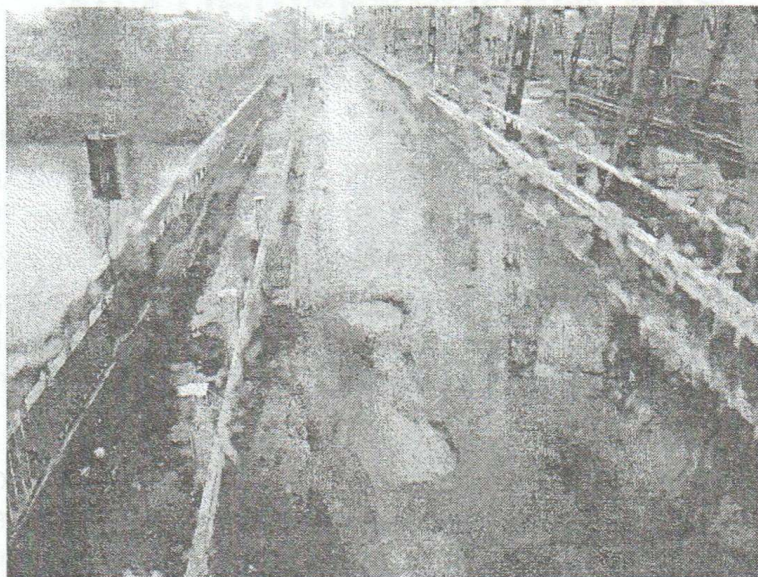


Рис. 2. Несоответствие в качестве дорожного покрытия

На середине моста через Тиссу между Захонью и Чопом можно точно определить место будущей шенгенской границы.

Кроме вышеописанных несоответствий автомобильных и железных дорог, есть еще одно неудобство, которое может создать проблемы в сотрудничестве или в дальнейшем процессе планирования – это несоответствия в картах, которыми пользуются стороны. На рис. 3 показана карта из более раннего документа ЕС (Transport and Energy Infrastructure

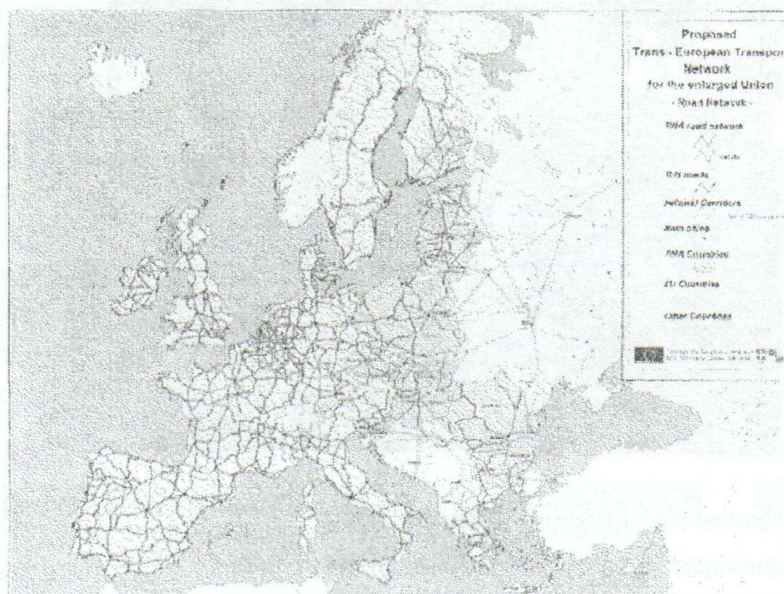


Рис. 3. Несоответствие в картах Европы

Источник: Transport and Energy infrastructure in South East Europe, 2001.

2001), в котором была еще базовая карта расширения ЕС, где показаны страны ЕС-15 и новые страны ЕС, и на которой транспортная сеть ТЕН и ее продолжения показаны точно такими же, как и на приводимой здесь карте, хотя и другим цветом. А у соседей карта отличалась, а именно – транспортная сеть была нанесена более схематично, показаны просто прямые линии до Киева и Москвы.

Вышеописанное несоответствие, возникшее из-за использования разных источников, может просто характеризовать имеющуюся стартовую позицию, с которой можем начать строить нашу "сеть сотрудничества".

## "Великий Шелковый Путь" – вывеска над разными Евразийскими восточно-западными коридорами

В апреле 2005 г., за две недели до нашей конференции, в районе пропускного пункта Захонь-Чоп состоялась важная встреча под названием "Возрождение Шелкового Пути". Министры транспорта Венгрии, Украины и России направили участникам конференции приветственные послания и параллельно с конференцией встретились сами и подписали соглашение о сотрудничестве в коридоре № 5.

Участники конференции "Возрождение Шелкового Пути" считают само собой разумеющимся то, что коридор № 5 (который соединяет Львов с коридором № 3), со своим продолжением на Киев, Москву и Екатеринбург, является частью "Великого Шелкового Пути" (рис. 4). В то же время, если мы посмотрим на другие инициативы по "Великому Шелковому Пути", то они в основном имеют в виду более южные коридоры, проходящие через страны Средней Азии и выходящие в Украину, примерно, в районе Черного моря.

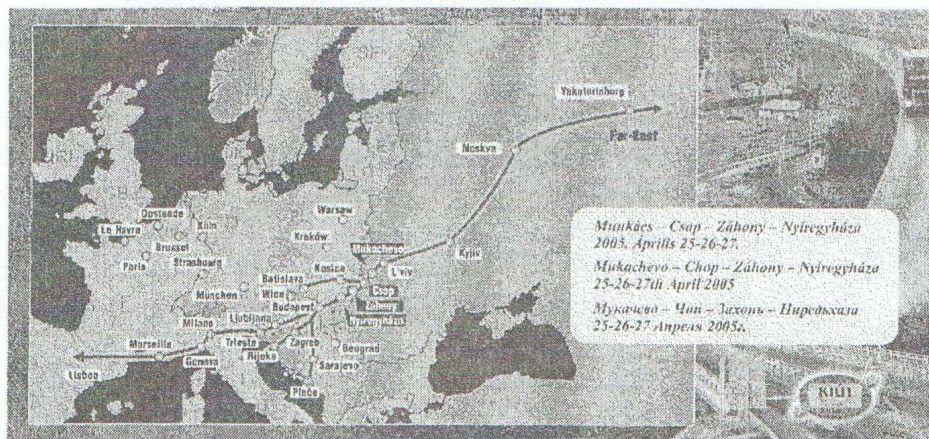


Рис. 4. Конференция "Возрождение Шелкового Пути" – организована гражданской группой KIUT

На конференции, организованной в Брюсселе в мае 1993 г., вскоре после распада Советского Союза, Европейским Союзом для среднеазиатских лидеров был предложен Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA), носящий также название "Новый Шелковый Путь" (TED Case Studies). Пред-

ставления о супермагистрали не просто как об асфальтной дороге, но также и как о железных дорогах, трубопроводах и волоконно-оптических кабелях, которые соединяют Роттердам с китайским побережьем Желтого моря, выглядели полными оптимизма не только для фирм, которые будут строить эти системы, но также и для тех, которые найдут процветание за счет богатств этого региона – минералов, хлопка и самых известных его товаров – нефти и природного газа"<sup>2</sup>. Коридор был достаточно осторожно спланирован на территории восьми новых независимых государств, не затрагивая, с одной стороны, Россию и, с другой – Китай, Пакистан, Афганистан, Иран, Турцию. Хотя Роттердам и был упомянут в качестве западного конечного пункта, темой первой встречи фактически были азиатские участки коридора. Через четыре года была проведена еще одна конференция (в апреле 1997 г., в Тбилиси) с акцентом на "соединение западных продолжений Нового Шелкового Пути с существующими европейскими транспортными путями через страны Черноморского побережья, Болгарию, Румынию и Украину"<sup>3</sup>.

Если Украина уже была упомянута выше, то венгерское продолжение такого коридора не является само собой разумеющимся. Совсем недавно в венгерской ежедневной газете<sup>4</sup> было опубликовано короткое сообщение о румынском предложении о транспортном коридоре (автомагистрали) Будапешт–Одесса (через Ньиредьхазу, Байя-Маре и Кишинев) (рис. 5). Другой ученый из Трансдунайского Института Венгерской академии наук дает объяснение совершенно другого европейского (и венгерского) участка Нового Шелкового Пути, подчеркивая важность того, что он проходит через южную часть Венгрии (рис. 6).

Также несколько дней назад в венгерской прессе появилось сообщение о другом, а именно железнодорожном коридоре, запланированном как западное продолжение Транссибирской Магистрали<sup>5</sup>. Планируется провести ширококолейную железную дорогу до Вены, переместив таким образом процедуру смены колес с украинской границы в окрестности австрийской столицы (рис. 7).

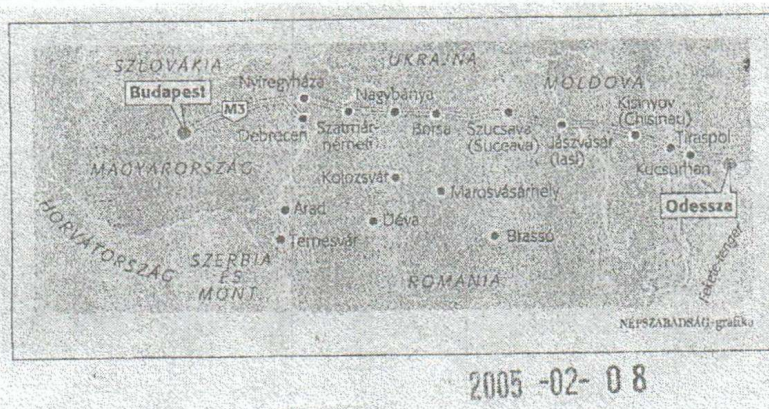


Рис. 5. Предлагаемая автомагистраль Будапешт–Яссы–Кишинев–Одесса

Источник: Népszabadság 2005a.

<sup>2</sup> TED Case Studies The New Silk Road: Boon or Boondoggle?  
<http://www.american.edu/TED/silkroad.htm#r3>

<sup>3</sup> TED ib. id.

<sup>4</sup> F. J. Gy.: Sztradan Odesszaig. Népszabadság, February 8th, 2005.

<sup>5</sup> MTI Bécs felé tart a Távol-Kelet? Népszabadság, April 21st, 2005.

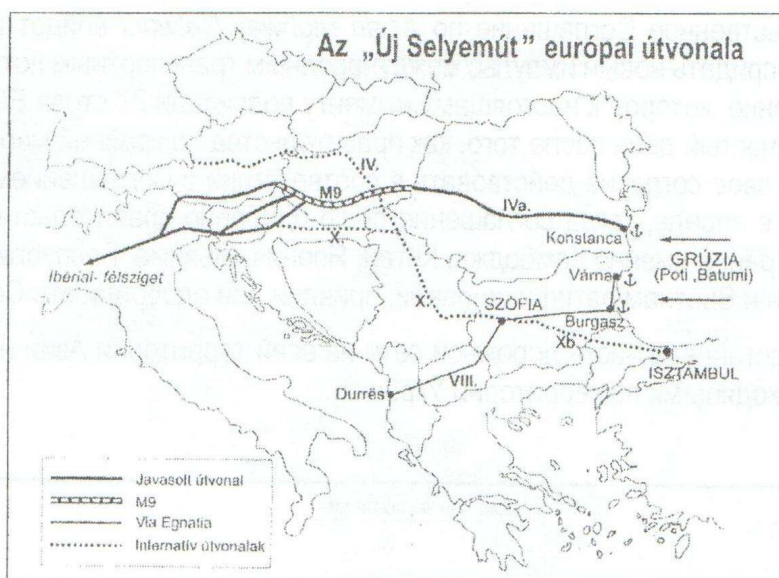


Рис. 6. Предлагаемое европейское расширение Нового Шелкового Пути  
 Источник: Erdösi 2005 (из статьи в Transit, апрель 2005 г.).



Рис. 7. Предлагаемое западное продолжение ширококолейной железной дороги до Вены  
 Источник: Nepszabadsag 2005b.

Учитывая все возрастающее количество конкурирующих проектов таких транспортных коридоров, возникает вопрос, координируются ли все эти предложения на каком-либо уровне, и вообще, знают ли их авторы о конкурирующих предложениях. Похоже, что формируется тенденция, когда, говоря о своем любимом коридоре, авторы забывают о всех других подобных предложениях. Здесь имеется недостаток сетевого уровня координации между разными предложениями коридоров.

## Координация на сетевом уровне – со стороны Азии

По азиатской территории региона предлагаемых коридоров существует подписанное по инициативе ООН соглашение, в котором сделана попытка расширить понимание идеи транспортного коридора.

"Межправительственное Соглашение по *Asian Highway Network* войдет в силу 4 июля 2005 г., и должно придать новый импульс международным транспортным потокам в данном регионе. Соглашение, которое к настоящему моменту подписали 27 стран ЕС, должно войти в силу на девяностый день после того, как правительства по крайней мере восьми государств выразили свое согласие действовать в соответствии с Соглашением. Это условие было выполнено в апреле, когда соглашение было одобрено правительством Камбоджи. Сейчас восемь стран, а именно Камбоджа, Китай, Япония, Мьянма, Республика Корея, Шри Ланка, Узбекистан и Вьетнам ратифицировали, приняли или одобрили это Соглашение"<sup>6</sup>.

На рис. 8 представлена часть дорожной сети на всей территории Азии и России с продолжениями, проходящими по территории Украины.

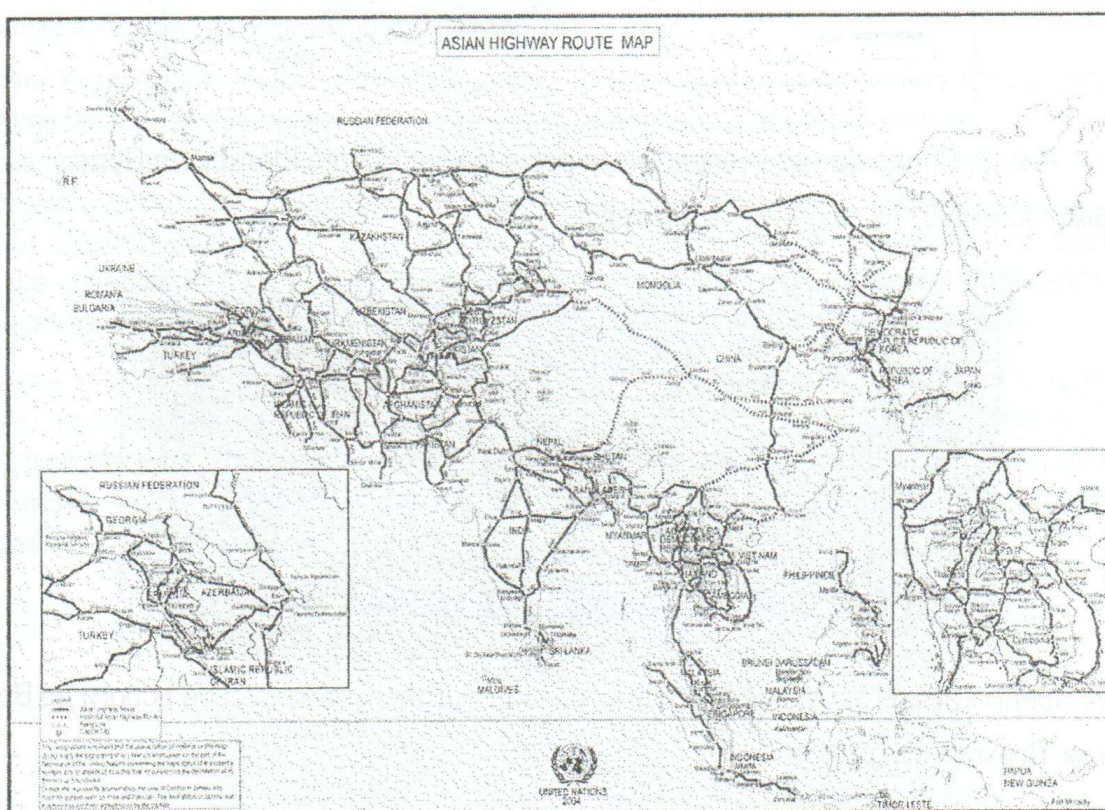


Рис. 8. Предложение о сети автомагистралей в Азии – 2004 г. – UN ESCAP

Источник: Asian agreement 2005 [http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/AH\\_into\\_force.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/AH_into_force.asp)

На основе региональной встречи, проведенной в ноябре 2004 г., была составлена подобная карта для основных железных дорог Азии (Report 2004) (рис. 9).

Железнодорожная сеть четко делится на северный и южный восточно-западные коридоры. В основе северного коридора находится Транссибирская Магистраль с одинаковой шириной колеи, а в южном коридоре различаются четыре типа колеи.

<sup>6</sup> Asian agreement. – [http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/AH\\_into\\_force.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/AH_into_force.asp)

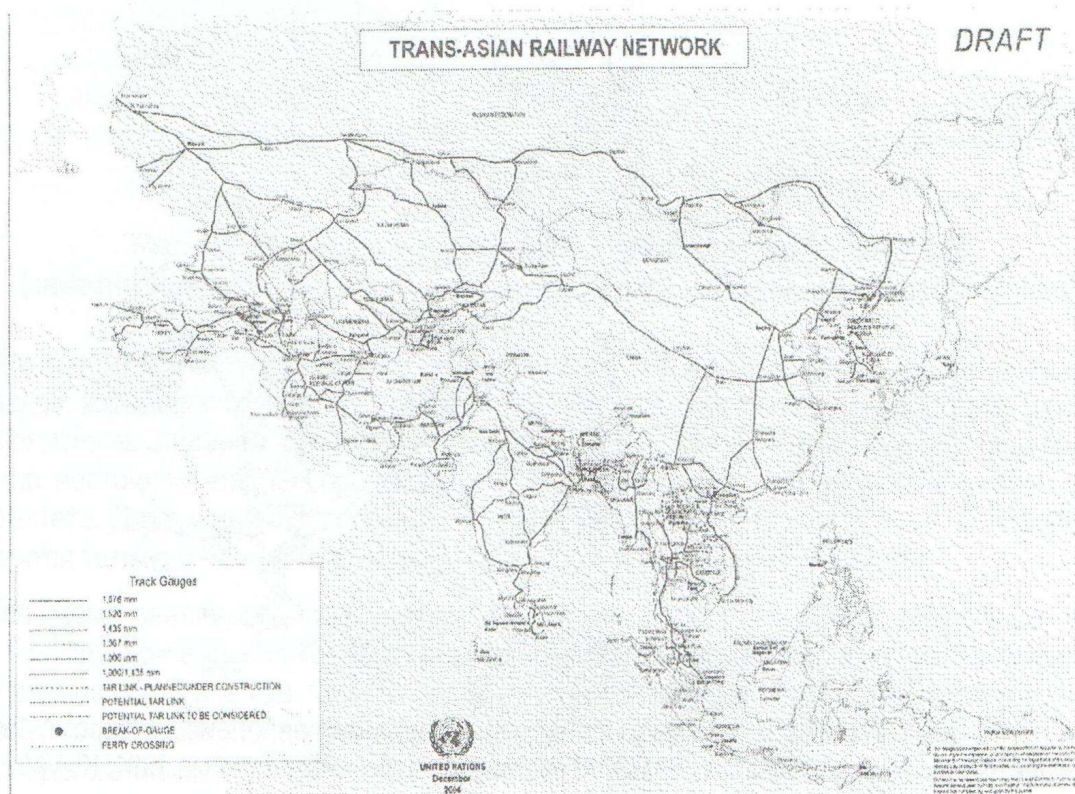


Рис. 9. Азиатская железнодорожная сеть – 2004 г. – UN ESCAP

Источник: Asian agreement [http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/report\\_full\\_23Nov04.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/report_full_23Nov04.pdf)

## Координация на сетевом уровне – со стороны Европы

Хотя в UNECE существует законодательная норма, определяющая порядок разработки и объявления элементов скоординированной общеевропейской транспортной сети<sup>7</sup>, тем не менее, вместо теоретически обоснованного подхода континентального уровня основой для разработки расширенной транспортной сети служит существующий укрупненный TEN, то есть трансъевропейская сеть, соответствующая ЕС-15.

На рис. 10 представлены изменения в системе нумерации европейской сети автодорог. В 1975 г. Международная Федерация Автодорог изменила действовавшую ранее систему нумерации дорог с центром в Лондоне, и ввела сеточную систему. Дороги общеевропейского значения имеют двухразрядную нумерацию, из них номера основных дорог восточно-западного направления заканчивались на "0", а северно-южного – на "5". (Monterie 2002). Хотя эта система просто переименовала существующие дороги, но все же она имела большое значение, хотя бы потому, что с ней можно связывать рождение "коридорного мышления" в современных транспортных сетях европейского уровня.

<sup>7</sup> См. UNECE – UNESCAP (2005) Criteria for prioritisation of projects...





Рис. 10. Рождение "коридорного мышления", перенумерация европейских дорог в 1975 г.  
 Источник: Az országos közúthálózat 1991-2000 évekre szóló-fejlesztési programja 1991, KHVM.

Давайте рассмотрим сетку на рис. 11 как схему Трансъевропейской Сети транспортных коридоров (TEN-T).

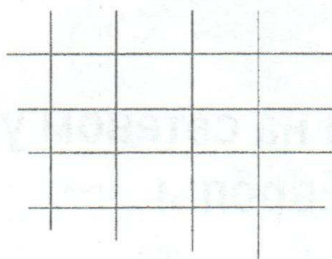


Рис. 11. Сетка TEN для EC-15

TEN стал одним из основных инструментов Общей Транспортной Политики ЕС в 1992 г. – под лозунгом "общему рынку – общую транспортную сеть". TEN действительно был направлен на соединение разделенных и по-другому ориентированных транспортных сетей стран ЕС, в 1992 г. – двенадцати, а затем с 1995 г. – пятнадцати.

Концепция сети TEN была более-менее готова к 1989 г., и тут произошел интересный и неожиданный поворот в истории – к тому времени, когда эта концепция была официально принята ЕС, карта Европы изменилась из-за "железного занавеса", разделявшего континент на две части. Вот почему так рано, даже до официального объявления TEN в 1991 г., конференция уже рассматривала восточное продолжение сети.

Но что означает "продолжение сети" на восток? На рис. 12 представлена расширенная сетка, которая могла бы служить такой же основой для расширенного ЕС, какой TEN служила для EC-15.

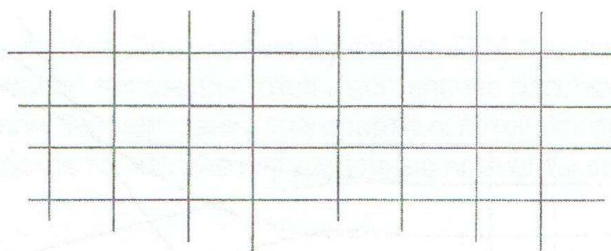


Рис. 12. Расширение сетки в расширенном Европейском Союзе (заметна заинтересованность Сообщества в расширенном Европейском Союзе)

В действительности произошло не расширение сетки, а скорее продолжение восточно-западных коридоров TEN. Как со стороны ЕС, так и со стороны восточных стран (со стороны политиков, лидеров бизнеса и общественного мнения) господствовало мнение, что именно восточно-западное продолжение нуждается в срочной поддержке и абсолютном приоритете. Даже и сейчас в соответствующих документах ЕС этот подход не преодолен и говорится только о "соединении новых стран ЕС с инфраструктурой ЕС-15"<sup>8</sup>.

Вся схема панъевропейских коридоров – это не более, чем схема, представленная на рис. 13. Однако реальная карта не является настолько же четкой по двум причинам. *Первая* причина состоит в том, что по направлению к востоку Европа расширяется, и коридоры должны поворачиваться все больше на север, а также и на юг. *Вторая* причина – это то, что продолженные коридоры, начинающиеся в Германии или в Италии, стремятся достичь в восточной части Европы северных и южных регионов. Поэтому общие очертания коридора напоминает нам скорее схему, представленную на рис. 14.

Что касается карты панъевропейских коридоров на рис. 15, то здесь мы можем повторить, что расширение сети панъевропейских коридоров TEN было скорее продолжением восточно-западных коридоров TEN, чем расширением сетки в целом. Даже единственный северно-южный коридор, коридор № 9, начинается и заканчивается в пределах ЕС-15, и поэтому мы можем сказать, что главным правилом здесь является то, что любые коридоры должны соединяться с элементами сети TEN-15. Это выражает скорее *интересы ЕС-15*, а не общие интересы расширенного Европейского Союза.

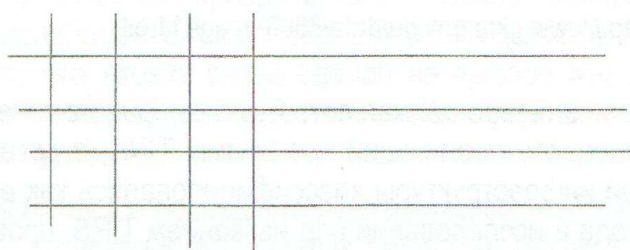


Рис. 13. Соединение новых стран ЕС с инфраструктурой ЕС-15

<sup>8</sup> White Paper (2004) 3.3 "...energy and communications networks in the more remote area and will assist in *linking the new Member States with the infrastructure of the Fifteen ...*" (политика Комиссии по трансъевропейским сетям улучшает доступ к транспортным, энергетическим и коммуникационным сетям в более широком регионе и будет способствовать *соединению новых стран ЕС с инфраструктурой Пятнадцати...*) (выделено курсивом Т. Ф.)

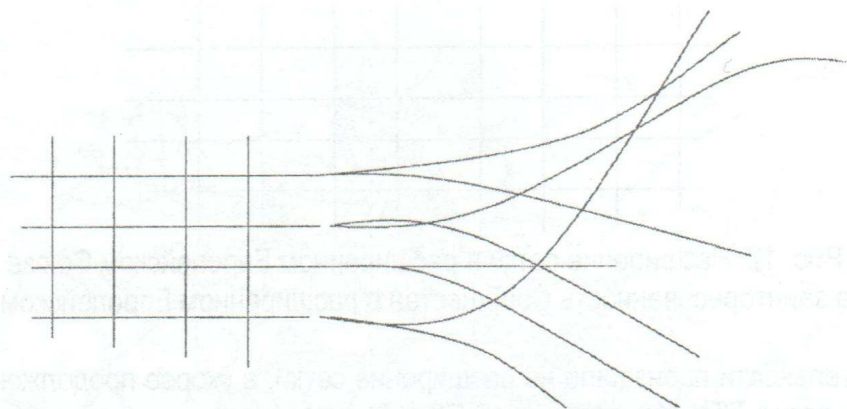


Рис. 14. Соединение новых стран ЕС с инфраструктурой ЕС-15

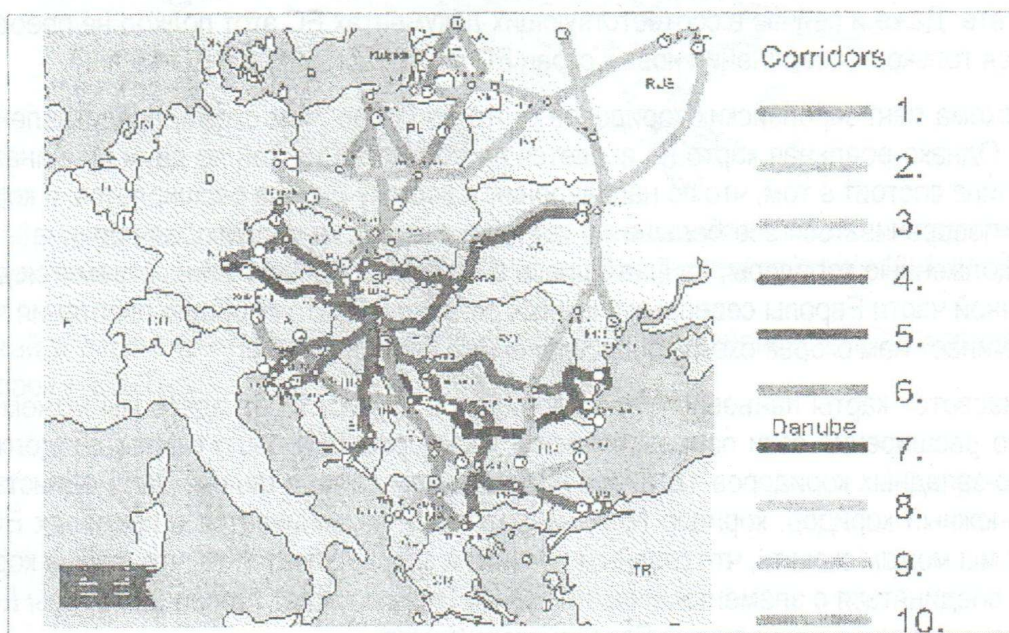


Рис. 15. Хельсинские или панъевропейские автодорожные транспортные коридоры

Источник: Páneurópai <http://www.gkm.gov.hu/data/8568/Image11.gif>

Позднее та же самая панъевропейская сеть была выбрана в качестве сети-основы для вступающих стран в процессе реализации программы TINA, а остальные предложенные элементы транспортной инфраструктуры классифицировались как второстепенные (TINA, 1999). Уже через три года в исследовании под названием TIRS, проведенном для определения основных международных и региональных путей на Балканах, "основная транспортная сеть для Болгарии и Румынии была определена как идентичная той, которая получена в процессе выполнения программы TINA" и эта сеть была просто продолжена на пять новых стран (UNECE – UNESCAP 2005, с. 4–5).

И опять-таки, в процессе разработки TEM и мастер-плана проекта TER, которые начались в сентябре 2003 г., затронув 21 страну, куда уже входила Украина и другие европейские страны СНГ, методы опять основаны на опыте TINA и TIRS (UNECE – UNESCAP 2005, с. 7). Рис. 16 основан на данных официального веб-узла Транспортного Отдела UNECE, показывает коридор TEM и затронутые страны немного по-другому. Напрашивается вопрос, не была ли первоначальная идея создания такого коридора в 70-х и 80-х гг. определена военными соображениями обеспечения быстрой переброски войск к границам Совет-

ского Союза. – Тогда, похоже, более ранний вариант TEM был забыт на целое десятилетие, а сейчас его элементы присоединяются к постепенно расширяющемуся региону TEN, где основным принципом формирования транспортных сетей, которым, кажется, постоянно руководствуются, является то, что уже определенные элементы должны оставаться постоянными.

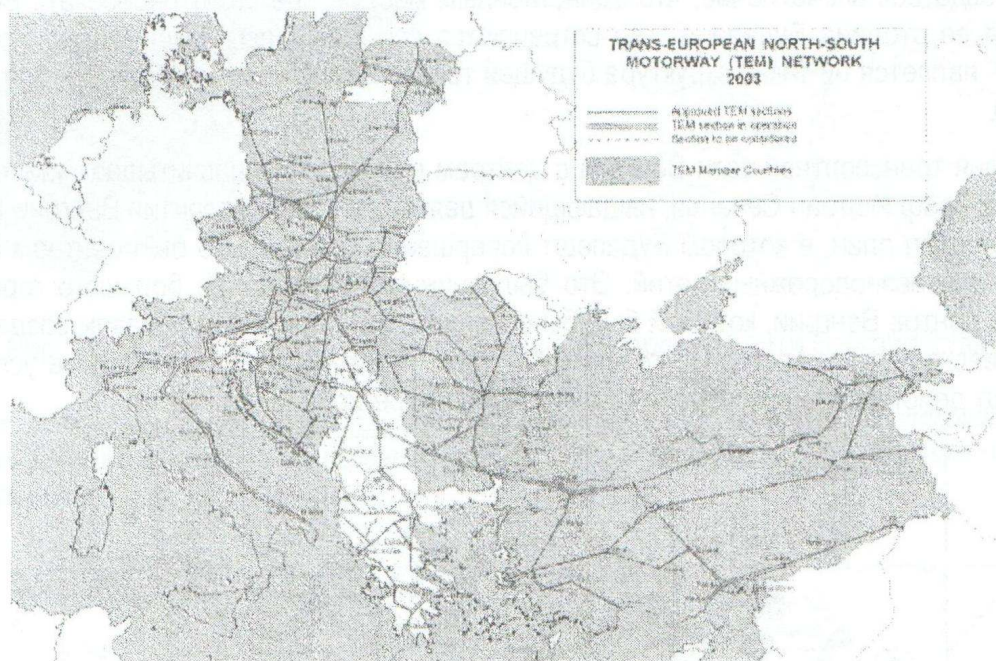


Рис. 16. Регион TEM из веб-узла Транспортного Отдела UNECE

Источник: UNECE Transport Division (2003) <http://www.unece.org/trans/main/tem/temmap.html>

Последним шагом в процессе расширения является соединение расширенной общеевропейской сети TEN с азиатской сетью UNESCAP. "Основываясь на Европейском Опыте, для евроазиатских соединений Секретариат предлагает рассмотреть, на предмет его использования в качестве приоритетного, подход, аналогичный тому, который использовался для разработки TEM и мастер-плана TER" (UNECE – UNESCAP 2005, с. 11). Этот выбор означает, что акцент снова сделан на выборе жизнеспособных локальных проектов, и произошел отказ от планирования соответствующей структуры транспортной сети континентального уровня.

В любом случае, в процессе последнего пересмотра сети TEN в ЕС (принято 29 апреля 2004 г. за два дня до вступления в ЕС новых стран (см. Decision № 884/2004), структура TEN изменена не была, и основные элементы вышеупомянутого процесса не были поставлены под вопрос.

## Последствия выбора структуры транспортной сети для Венгрии

Из последних карт продолженных транспортных коридоров, пересекающих Венгрию, может создаться впечатление, что единственным местом, где стоит пересекать Венгрию, является ее столица Будапешт, где встречаются все коридоры. Закономерно поставить вопрос – является ли такая структура будущей транспортной сети подходящей для страны (рис. 17).

История транспортной сети Венгрии с центром в Будапеште насчитывает уже полтора столетия. Граф Иштван Сеченьи, выдающийся деятель в сфере развития Венгрии в 19 веке, разработал план, в котором Будапешт совершенно сознательно был центром автодорожных и железнодорожных сетей. Это было нужно для создания большого городского центра в центре Венгрии, который был бы сравним с Веной, и таким образом создавал бы противовес в рамках Австро-Венгерской Империи. И эта политика увенчалась успехом – Будапешт действительно вскоре стал метрополисом регионального значения.

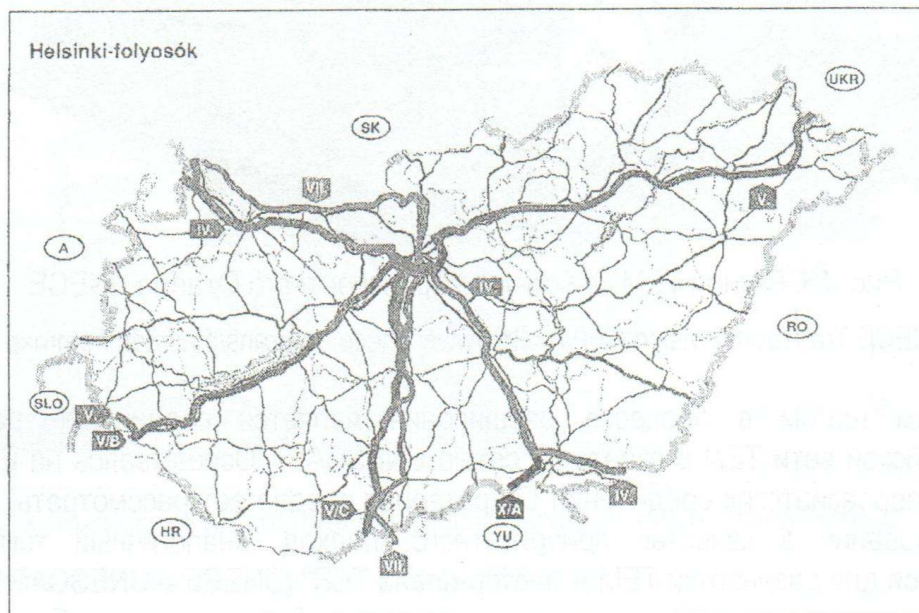


Рис. 17. Официальная венгерская интерпретация Хельсинских Коридоров в структуре автодорожной сети в 1988 г. (и в дальнейшем)

Источник: Útgazdálkodás 1994–1998. KHVM.

Вместо того, чтобы соединять соседние деревни, функцией автодорог национального значения стало соединение городов и городских "полюсов". С середины 19 столетия, когда для выполнения этой новой функции была построена основная сеть дорог, она также создала и новую структуру по сравнению прошлой структурой каретных дорог (рис. 18)<sup>9</sup>.

Появление *межрегиональных* коридоров представляет собой такое же изменение масштаба по отношению к сети главных национальных дорог, какое ранее представляло собой введение (имперских) главных дорог по отношению к местным каретным путям. Несмотря

<sup>9</sup> Рис. 18 и 19, и связанные с ними идеи подробно объясняются в более ранней книге автора: см. Fleischer (1994).

на это, развитие такой структуры, которая бы соответствовала новому масштабу, по сути, еще не началось. Планы внутренних коридоров не рассматривались и не рассматриваются как комплексная сетевая структура, и процесс принятия решения, где строить автодорогу, в основном, определяется необходимостью расширения местной пропускной способности в рамках основной национальной дорожной сети (рис. 19).

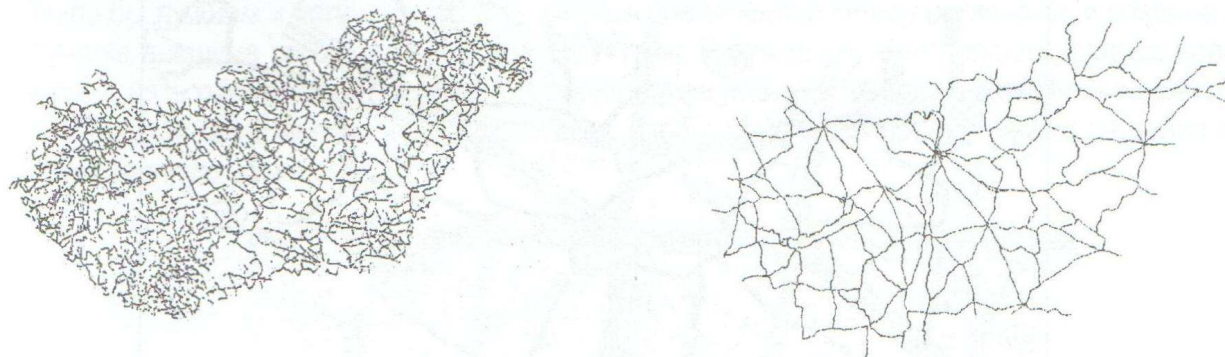


Рис. 18. Сравнение структуры вторичной автодорожной сети Венгрии (слева) и сети главных автодорог (справа)

*Первые (ранее использовались для каретного сообщения) определены топографическими, почвенными и имущественными ограничениями, а вторые были построены по запланированным направлениям.*

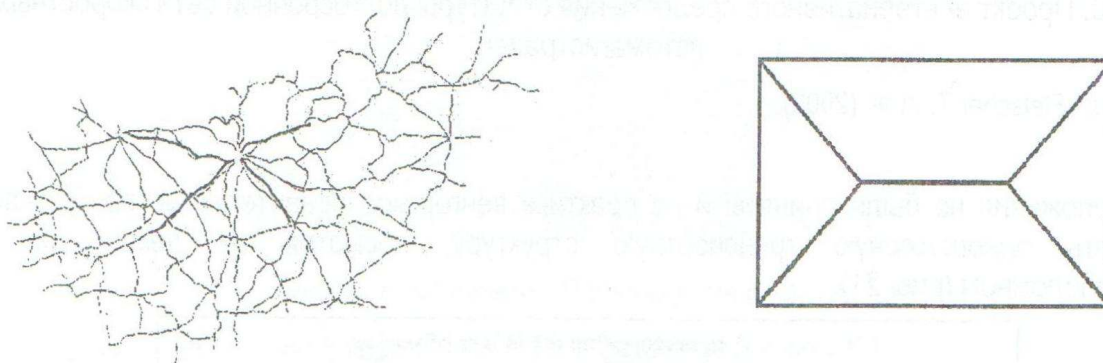


Рис. 19. Строительство первых автомобильных дорог в Венгрии (как и в других странах) определялось транспортной нагрузкой на дорогах национального значения (слева)

*И с того времени и до сих пор не осознано, что родилась новая функция национальных коридоров, и что для этого следует создать новую структуру.*

И поэтому как импровизированная венгерская транспортная политика (поиск местных решений для проблем перегрузки), так и стремление достичь основных целей в контексте расширения ЕС и соответственно расширения TEN (как можно скорее соединить столицы новых стран ЕС), настолько определили процесс развития транспортных сетей, что межрегиональные коридоры стали отождествляться просто с наиболее загруженными главными национальными магистралями, что еще больше усилило радиальную структуру внутри страны. Одного взгляда на рис. 17 достаточно, чтобы понять, что коридоры не уменьшат перекоса между столицей и провинцией, а наоборот, они только усилят пространственный дисбаланс между регионами страны.

Для того, чтобы найти более сбалансированную структуру межрегиональных дорожных сетей, на рис. 20 представлена сеточная структурная модель, состоящая в основном из северно-южных и восточно-западных элементов коридоров, а также из диагональных пе-

ресечений в рамках пae-европейских коридоров. Ниже помещена менее "модельная" сетка дорог, из которой удалены ненужные элементы из официальных долгосрочных планов и те элементы, которые не вписываются в сеточную структуру (Fleischer T. et al. 2002).

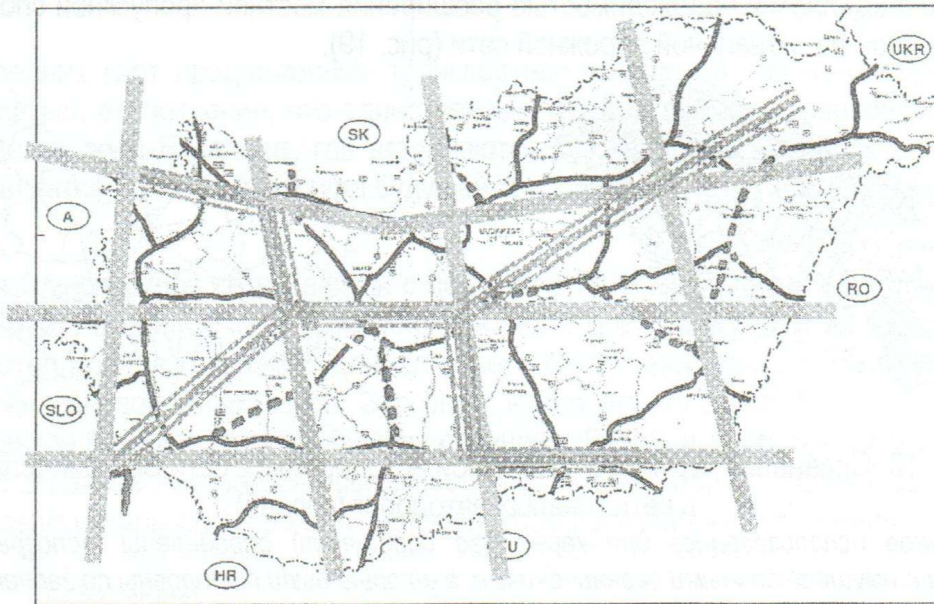


Рис. 20. Проект альтернативного предложения структуры долгосрочной сети скоростных автомагистралей

Источник: Fleischer T. et al. (2002).

Предложения не были приняты и на практике венгерское правительство продолжает усиливать однополюсную транспортную структуру, несмотря на декларации о противоположном (рис. 21).

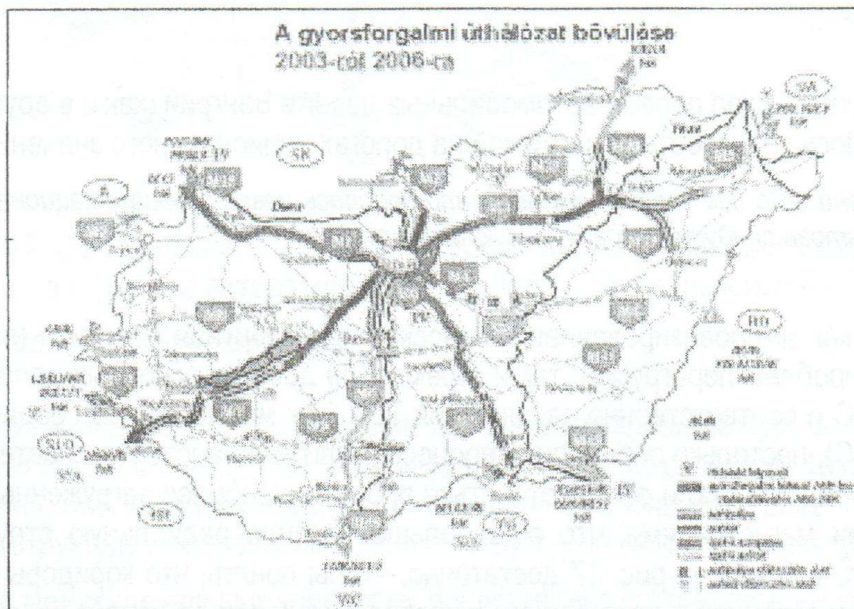


Рис. 21. Официальный план сети скоростных автомагистралей к 2006 г.

Источник: Europe Plan (2002) Ministry of Economics and Transport.

Если мы еще раз посмотрим на рис. 3 мы увидим, что единственная идея, которую можно вынести из упрощенной схемы коридоров в регионе стран СНГ, состоит в том, что кори-

доры из разных частей ЕС должны достигать двух больших столиц – Киева и Москвы. Возникает вопрос: действительно ли Украина заинтересована в том, чтобы ее столица была как можно скорее соединена с регионом ЕС в трех-четырёх разных точках, или более важно было бы использовать строящиеся с недавних пор межрегиональные коридоры для формирования полезной транспортной сетки во всем регионе Восточной Европы, которая была бы лучшим и более сбалансированным соединением между регионами, и создала бы лучшие внешние продолжения новой структуры. Разумеется, в настоящем докладе невозможно дать ответ на этот вопрос, однако сделана попытка привлечь внимание к важности постановки таких вопросов – вместо того, чтобы принимать предлагаемые решения как единственную возможность.

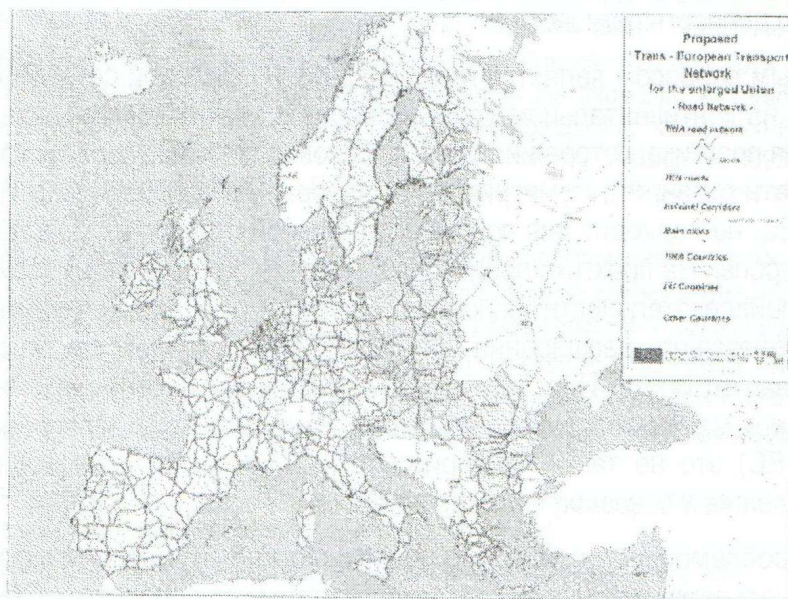


Рис. 3 (повторение). Расхождения в картах Европы

Источник: Transport and Energy infrastructure in South East Europe 2001.

Хотя можно возразить, что это просто случайная карта и из нее нельзя делать преувеличенные выводы, подобную же идею можно вывести из отчета Группы высокого уровня Ван Миерт Van Miert High-level Group по вопросу о пересмотре ТЕН. Когда авторы дают характеристику приоритетных проектов, они явно подчеркивают значение "главных путей, которые соединяют столицы расширенного Союза"<sup>10</sup>. Конечно, эти пути имеют большое значение, опасность в том, что эти соображения становятся доминирующими и затрудняют рассмотрение альтернативных вариантов развития транспортной сети.

## Резюме и выводы

Возвращаясь к рис. 3, следует подчеркнуть, что первым (символическим и в то же время реальным) условием для планирования общеевропейской транспортной сети является наличие панъевропейской карты, где в каждом углу каждая деталь прорисована одинаково.

Что касается зоны контрольно-пропускного пункта Захонь/Чоп, и в целом всей общей приграничной зоны, в докладе подчеркивается важность поддержки сотрудничества и об-

<sup>10</sup> UNECE – UNESCAP, 2005. – P. 6.



легчения перехода границы в этом районе. Важно отметить, что в интересах обеих стран избежать создания новой жесткой пограничной линии вместо сокращения различий между двумя сторонами.

Основной акцент в докладе сделан на необходимости " сетевого контекста " при планировании транспортных коридоров. Без " сетевого контекста " складывается впечатление, что авторы проектов транспортных коридоров являются противниками любых других коридоров, в то время как их интерес должен состоять в том, чтобы привлечь те товары и тех людей, которые могут обогатить конкретный регион. То же самое можно сказать и о перемещениях товаров и людей в целом – трафике. Стоит только добавить, что соответствующим образом организованный и локально ориентированный трафик – это как раз то, что определяет истинную ценность регионов.

Другим важным вопросом является планирование правильной сетевой структуры, способной покрыть на континентальном уровне Европу и значительную часть Евразии в целом. Теперешняя практика, которая исходит из базовой сети TEN, созданной первоначально для двенадцати стран, и рассматривает расширение в основном под углом интересов базовых стран ЕС, не подходит для поиска оптимальной структуры транспортной сети для расширенной Европы. На практике происходит "латание" действующих коридоров для увеличения "зоны привлекательности" основного региона ЕС. Иными словами, принципы, которых придерживается при расширении TEN отличаются от принципов, на которых основана первоначальная структура TEN. Если в TEN в рамках ЕС-15 северно-южные и восточно-западные коридоры сформированы по *гомогенному* принципу, то в районе расширения (в новых странах ЕС) это не так – там приоритетным является *присоединение местных транспортных сетей к основной структуре TEN*.

Еще одной проблемой, которая только поверхностно была затронута в настоящем докладе, является неправильное толкование законодательного приоритета Общей Транспортной Политики по созданию общеевропейской транспортной сети для объединения отдельных национальных транспортных сетей разных стран. Этот приоритет ошибочно распространяется на межрегиональные коридоры, которые в транспортной политике отдельных стран рассматриваются отдельно от внутренних (как основных, так и вспомогательных) транспортных путей – в качестве примера такого неоправданно расширенного толкования можно назвать и Венгрию, и другие новые страны ЕС.

Мало того, что значение межрегиональных коридоров в планах развития Венгрии постоянно преувеличивается, они еще и планируются и строятся по *ошибочной структуре*. В то время как цели всех без исключения базовых принимаемых региональных, экономических, транспортных и экологических документов подчеркивают необходимость преодоления однополюсной радиальной системы, проекты развития транспортной сети остаются привязанными к существующей структуре и еще более усиливают централизацию венгерской транспортной сети.

Для региона будущего расширения ЕС, который сейчас называется зоной нового соседства (*new neighbourhood area*), все эти уроки из прошлого опыта могут послужить в качестве предупреждения, помогут избежать повторения ошибок, и установить в качестве основы планирования новых транспортных коридоров именно сетевой подход, согласно которому коридоры, с одной стороны, рассматриваются как часть межрегиональной транспортной сети континентального уровня и, с другой стороны, межрегиональные связи рассматриваются как один из уровней системы многоуровневой транспортной сети, представляя собой также транспортные соединения местного и национального значения.

## Literatúra

- Asian agreement comes into force. UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) [http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/AH\\_into\\_force.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/AH_into_force.asp) (loaded: 20 May, 2005)
- A Páneurópai közlekedési folyosók. In: TINA hálózat. Teljes szöveg és térképek. <http://www.gkm.gov.hu/data/8568/Image11.gif> (loaded 20.May.,2005)
- Az országos közúthálózat 1991-2000 évekre szóló-fejlesztési programja [=Development program for the [Hungarian] road network for the period 1991-2000.] KHVM Budapest, 1991.
- CTP (1992) The future development of the Common Transport Policy, White Paper, COM(92)494, and Common Transport Policy Action Programme 1995-2000", COM(95)302, 1995
- Dolishnij, Marjan (2005) Cross-border cooperation between Ukraine and Hungary: an Ukrainian view on opportunities, expectations and problems. Joint conference of the Institute for Economic Forecasting NASU and the Institute for World Economics of HAS. Budapest, 26-27 May, 2005. (see in this volume).
- Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Official Journal of the European Union L 167 of 30 April 2004) and Corrigendum to Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Official Journal of the European Union L 201/1 of 7 June 2004)
- EU's official website for Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia. <http://www.traceca.org> (loaded 20.May.,2005)
- Fleischer, Tamás (1994): A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. [=On some questions of the development of the Hungarian motorway network] *Közlekedéstudományi Szemle* Vol.44. No.1. pp. 7-24.
- Fleischer, T – Magyar, E – Tombácz, E – Zsikla, Gy (2002): Beszámoló a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálatáról. *Közlekedéstudományi Szemle* Vol.52. No.10. pp. 377-390.
- Gorshkov T. – Bagaturia G. (2001) TRACECA—Restoration of Silk Route. *Japan Railway & Transport Review* 28 Sept 2001
- Monterie, Marcel (2002) Description of the World's Road Numbering Systems. Last updated 2-9-02 <http://www.geocities.com/marcelmonterie/> (Loaded 2004 November)
- Népszabadság (2005a) F. J. Gy.: Sztrádán Odesszáig. Népszabadság, February 8th, 2005.
- Népszabadság (2005b) MTI Bécs felé tart a Távol-Kelet? Népszabadság, April 21st, 2005.
- Preiger, Davyd – Lapshyn, R. – Lehenkyi, H. – Peroganich, Y. (2005) New format for transport and energy cooperation of Ukraine with Hungary in the framework of the enlarged European Union. Joint conference of the Institute for Economic Forecasting NASU and the Institute for World Economics of HAS. Budapest, 26-27 May, 2005. (see in this volume).
- Report of the Regional Meeting for Drafting the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network 22 – 23 November 2004, Bangkok. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. [http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/report\\_full\\_23Nov04.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/report_full_23Nov04.pdf) (loaded: 20 May, 2005).
- TED Case Studies: The New Silk Road. Boon or Boondoggle? <http://www.american.edu/TED/silkroad.htm#r3> (loaded 20.May.,2005).
- TINA (1999) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report. Vienna. Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat Vienna, October, 1999.
- Transport and Energy infrastructure in South East Europe. Developed by the Working Group of the Commission services, Directorate General for Energy and Transport, Directorate General for External Relations, EuropeAid Co-operation Office. 29 p. European Commission, Brussels, October 15, 2001.
- UNECE – UNESCAP (2005) Criteria for prioritization of projects *UN Development Account Capacity Building Project on Interregional Transport Linkages*. 2nd Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Linkages (3–5 November 2004, Odessa, Ukraine) In: Monitoring developments relevant for the pan-European transport corridors and areas. TRANS/WP.5/2005/5 8 June 2005. 13 p. <http://www.unece.org/trans/doc/2005/wp5/TRANS-WP5-2005-05e.pdf>
- Útgazdálkodás 1994-1998. KHVM, Közúti Főosztály [Highway Management 1994-1998. Highway Department, Ministry of Transport, Telecommunications and Water Management].
- White Paper (2004) White Paper on services of general interest. COM(2004) 374 final. Commission of the European Communities Brussels. 12.5.2004.



ИНСТИТУТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ  
ВЕНГЕРСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ  
И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ АКАДЕМИИ  
НАУК УКРАИНЫ

# Вызовы евроинтеграции в венгерско-украинских экономических отношениях

Материалы международной конференции

Будапешт, 26–27 мая 2005 г.

Киев – 2005

# Виклики євроінтеграції в угорсько-українських економічних відносинах

Матеріали міжнародної конференції

*(російською мовою)*

Переклад з англ. *В.О.Макеєва*

Редактори російського тексту *Л.М.Бакланова, І.І.Нестеренко, Т.П.Тацій, Л.Г.Томіліна*

Оригінал-макет *Л.Г.Скрипка*

Формат 60x84/8. Обл.-вид. арк. 20,61. Ум. друк. арк. 36,27.  
Тираж 200 прим. Замовлення № 523

Поліграфічна дільниця Інституту економіки та прогнозування НАН України  
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011

Вызовы евроинтеграции в венгерско-украинских экономических отношениях: Материалы междунар. конф. – К.: ИЭП НАН Украины, 2005. – 312 с.



ИНСТИТУТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ  
ВЕНГЕРСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ  
И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ АКАДЕМИИ  
НАУК УКРАИНЫ



# Вызовы евроинтеграции в венгерско-украинских экономических отношениях