



УДК 341.76+341.221.27(470.26) (474.5)

В. А. Смирнов

ДВА ВЗГЛЯДА НА «КАЛИНИНГРАДСКИЙ ВОПРОС»



В интервью двух бывших специальных представителей президента (Дмитрия Rogozin со стороны России и Gediminas Kirkilas со стороны Литвы) по Калининградской области речь идет о ходе переговорного процесса между РФ и ЕС по проблемам Калининградской области, связанным с расширением Европейского союза в начале 2000-х годов. Даются важные оценки переговорам, их результатам. Впервые поясняется роль отдельных европейских государств и политиков в ходе решения «калининградского вопроса». Представленный материал позволяет выявить и сравнить две разные точки зрения — России и Литвы.

This interview with two former special presidential representatives for the Kaliningrad region (Dmitry Rogozin on the Russian side and Gediminas Kirkilas on the Lithuanian side) recounts the EU-Russia negotiation process concerning the Kaliningrad region and the enlargement of the European Union in the early 2000s. The interview provides an important assessment of the negotiations and their results and explains for the first time the role of individual European states and politicians in the 'Kaliningrad issue'. These facts allow the reader to understand and compare two different, Russian and Lithuanian, points of view.

Ключевые слова: Калининградская область, визовый режим, Европейский союз (ЕС), Литва, переговоры.

Key words: Kaliningrad region, visa regime, European Union (EU), Lithuania, negotiations.

Дмитрий Rogozin: «В ВОПРОСЕ КАЛИНИНГРАДА МЫ ПЕРЕИГРАЛИ ЕВРОСОЮЗ НА ЕГО ЖЕ ПОЛЕ».

В конце мая исполняется десять лет после принятия по итогам саммита РФ — ЕС совместного заявления, имевшего важное значение для Калининградской области.

«Мы подтверждаем готовность обсуждать по согласованной схеме и в рамках существующих органов СПС последствия будущего расширения ЕС для торгово-экономических интересов России, включая особые проблемы Калининградской области», — сказано в документе. Тогда самый западный российский регион на ближайшие несколько лет оказался в центре внимания как первых лиц РФ, так и Евросоюза. Переговоры, касавшиеся последствий расширения ЕС, шли несколько лет. С российской стороны одним из ответственных за их проведение был специальный представитель президента РФ по проблемам Калининградской области Дмитрий Rogozin (ныне — постоянный представитель России при НАТО).

— Дмитрий Олегович, какова была позиция Евросоюза по Калининграду в самом начале переговоров? И насколько она изменилась в конце?

— Весной 2002 года, после майского саммита Россия — ЕС, стало понятно, что те предложения по Калининграду, которые готовились российской стороной, были неприемлемы для Европейского союза и Литвы. Одна из «хитростей» тех переговоров в том, что Литва тогда только готовилась вступать в ЕС, а потому нужно было еще и с ней вести отдельные переговоры. Не говоря уже о работе с общественным мнением в России и в Калининградской области в частности, потому что оно находилось, скажем так, в достаточно нервном состоянии.

На тот момент нас уговаривали «принять реальность». А она состояла в том, что с 1 января 2003 года должны были быть введены литовские визы для всех видов транзита — железнодорожного, автомобильного, причем как для жителей «континентальной» России, так и для самих калининградцев. В обмен было обещано — но нигде это официально не зафиксировано, хотя такого рода выступления и были — что, мол, за короткий период Литва готова открыть дополнительное консульство в Калининграде и обеспечить визами всех желающих. Я провел

несложный математический расчет и понял, что это блеф, ведь сделать это было невозможно. Кроме того, если представить, что для калининградцев создавались условия облегченного получения виз — я имею в виду транзитных, а не шенгенских, как некоторые спекулировали, — то для жителей России такого рода изменений в визовой политике Литвы не последовало бы. То есть жителям всех российских регионов в Калининградскую область пришлось бы ехать через Москву или Санкт-Петербург — обращаться в посольство или консульство Литвы за визой, платить 20—30 евро за оформление, ждать в столице несколько дней. Короче, это был тупик. То, что предлагали нам ЕС и Литва, было неприемлемо.

— **Как удалось изменить точку зрения западных партнеров?**

— Когда я приступил к своим обязанностям, то собрал группу интеллектуалов-добровольцев, готовых работать на общественных началах. Мы первым делом вызубрили шенгенское законодательство, так называемое *acquis communautaire*, то есть правила, которые включали в себя изъятия из общего шенгенского подхода. И на этом я и строил свою работу, которая состояла из двух этапов. Первым из них стало обращение президента РФ Владимира Путина к руководству Европейского союза и главам еврогосударств с предложением в перспективе выйти на отмену виз вообще. А как временное решение — применить по отношению к калининградскому транзиту схему, которая не была бы, по сути, визовой (то есть не требовала бы необходимости получения виз в паспорт), но при этом учитывала бы объективную заинтересованность Литвы не пропускать на свою территорию тех, кто внесен у нее в «стоп-лист». Проще говоря, чтобы в такой ситуации страдали лишь те десятки лиц, кто внесен в «стоп-лист», но не миллионы добропорядочных граждан Российской Федерации, не совершавших каких-либо нарушений или преступлений на территории Литвы. Кроме того, мы сами были обязаны отслеживать перемещение через Литву наших граждан, так как через эту «визовую дыру» на Запад сбегало много чеченских боевиков и членов их семей — достаточно было дернуть в поезде стоп-кран и... ищи-свищи басаевца. В Вильнюсе для них специально даже был организован полулегальный перевалочный пункт — уверен, что с ведома властей.

С учетом гуманитарной ситуации, на которую мы «давили», нам удалось отстоять право продлить на год срок действия внутренних паспортов — по ним, как вы помните, тогда еще можно было ездить через территорию Литвы. Хотя это было явным нарушением шенгенских соглашений, но европейцы на это вынужденно пошли. Кроме того, я добился согласия литовской стороны на свободный проезд детей в сопровождении родителей в случае, если фото детей вклеены во внутренний паспорт родителей. Раньше это было запрещено. По моему требованию все калининградцы в ускоренном темпе получили возможность обзавестись загранпаспортом. Печатный двор перешел на трехсменную работу и вскоре обеспечил регион необходимыми для проезда документами. Президент Путин реагировал на каждое мое предложение мгновенно, вникал в детали переговоров, что стало залогом их успеха.

В ноябре 2002 года состоялся российско-европейский саммит в Брюсселе, на котором принималось решение по Калининградской области. Сам саммит проходил очень нервно. Путин остановил тогда заседание, потребовав, чтобы основные переговорщики — еврокомиссар по вопросам внешней политики Кристофер Паттен, представитель датского премьера, замминистра иностранных дел Сергей Разов (ныне — посол в Китае) и я — удалились из общего зала и довели до ума сам итоговый документ. Полтора часа шел обмен аргументами. И Паттен согласился со всеми нашими поправками. В частности, о том, что был введен механизм бесплатного УПД-ЖД — упрощенного проездного документа по железной дороге. Теперь гражданин России просто покупал билет в любой российской железнодорожной кассе и уже на следующий день мог свободно им воспользоваться. В течение этих 24 часов Российские железные дороги и Литовские железные дороги обменивались информацией о пассажирах, и только в случае претензий литовцев к конкретному лицу российские власти (а не литовцы!) предупреждали его о невозможности проезда транзитным поездом, предлагая воспользоваться воздушным транспортом. Практика показала, что такие ограничения коснулись лишь единиц граждан России, в то время как миллионы наших соотечественников получили возможность практически свободного проезда.

В итоге изнурительных переговоров Паттен был доведен, конечно, до белого каления. Он говорил, что всё равно при проезде на поезде надо ввести визы — якобы поезд идет так медленно, что все калининградцы станут с него спрыгивать. Я предложил Паттену на этой «медленной» скорости спрыгнуть с поезда самому и убедиться, что это не так-то просто. И если он останется жив-здоров, я пообещал выйти из переговоров и признать свое поражение. Но Паттен не рискнул прыгать. В общем, через полтора часа мы вернулись в общий зал. Я доложил президенту, что все

вопросы, которые он ставил, решены. Считаю, что это был очень большой успех. В те годы это был реальный практический результат, где мы переиграли Евросоюз на его же поле, добившись очень важного для себя компромисса и разрешения ситуации.

— **Однако не все принятые в Брюсселе решения были реализованы. Например, так и не появился «безвизовый» поезд Калининград — Москва, который, как планировалось, шел бы по литовской территории на высокой скорости и без остановок...**

— Да, есть кое-что, о чем я сейчас жалею. После того как «калининградский вопрос» был оставлен без особого внимания со стороны нашего МИДа и стал рутинным, из отвоёванного нами в ноябре 2002 года документа выпали чрезвычайно важные моменты. В частности, я согласовал тогда вопрос строительства скоростного безвизового безостановочного поезда из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург. Европейцы предложили в течение 2004—2005 годов дать технико-экономическое обоснование, чтобы решить вопрос с выделением средств. В итоге потом никому особо это не было нужно. Боюсь, что и в России потеряли к этому вопросу интерес, поскольку накал страстей уже спал. Я очень жалею об этом, считаю ошибкой федеральных и калининградских властей. Этого важного пункта наших договоренностей нельзя было упускать.

Напомню, что президент Путин тогда поддержал нашу идею запуска парома через Балтику. Да, может, он и не сыграл столь значимую роль в снятии остроты транзита, но как переговорная карта это было очень важно. Кроме того, по нашей инициативе начался процесс расширения взлетно-посадочной полосы аэропорта Храброво. Если бы возникла угроза безвизовому железнодорожному транзиту, пришлось бы компенсировать это активизацией авиасообщения, созданием «воздушного моста». А для этого потребовалось расширить и удлинить взлетно-посадочную полосу, довести ее до возможности принимать крупные самолеты класса ИЛ-96. Если бы она осталась с прежними параметрами, то пришлось бы использовать до 80 самолетов типа Ту-154 ежедневно, чтобы «закрыть» весь объем транзита.

Самое сложное оказалось уже потом — практическая реализация достигнутых ранее договоренностей. Председательство в Евросоюзе перешло от датчан к грекам. Они стали потихоньку отходить от прежних договоренностей. И почти всю весну 2003 года мне пришлось потратить на то, чтобы добиться адекватного исполнения подписанного документа и принятия ряда важных документов, которые были обещаны Литве — договоры о границе и о реадмиссии. Это было правильно. Как можно говорить о транзите через границы, если они не признаны? Хотя, конечно, мне пришлось выдержать в Госдуме тяжелое наступление разных фракций. Я тогда получил 242 голоса в поддержку, как сейчас помню. Это мне далось, честно говоря, большой кровью. Но убежден, что это было абсолютно правильно.

Помню сам момент запуска транзита. Я тогда сел в поезд, взял с собой европейских чиновников. И, конечно же, как обычно у нас в России сработал «человеческий фактор»! Некоторые работники железнодорожных касс проигнорировали инструкции по новой ситуации и стали продавать билеты в Калининград по старым правилам, то есть без УПД-ЖД. В итоге на границе Белоруссии и Литвы литовские пограничники высадили несколько десятков российских пассажиров. Тогда я сам вышел из поезда, лично обсуждал с литовцами этот вопрос. Там же был и мой литовский коллега — Гедиминас Киркилас, спецпредставитель президента Литвы. Он немедленно связался с премьером Бразаускасом, и людям разрешили вернуться в вагоны. Такие «шероховатости» случались в первые три дня действия новых правил транзита, но потом всё отладилось и стало работать нормально.

Президенту я докладывал о ситуации практически еженедельно, а первые дни — ежедневно. Для меня Калининград — это копна седых волос. Но я очень полюбил этот регион и до сих пор считаю себя преданным ему.

— **Дмитрий Олегович, когда вы вели переговоры с западными партнерами, не отмечали ли вы со стороны некоторых коллег попытки разыграть «многоходовку», цель которой — постепенное обособление Калининградской области от России?**

— Как говорится, не хочу ни на кого показывать пальцем... Но у меня была информация о том, что в ЕС ряд «политических игроков» счел калининградскую ситуацию хорошим поводом добиться усиления здесь сепаратистских настроений. Сделать так — мол, ЕС хотел дать калининградцам особые права, а Россия наложила «лапу». Естественно, мы понимали, что такая игра ведется, и максимально учитывали ее в своих действиях.

— **Как раз в те же годы американские СМИ распространили информацию о том, что в Калининградской области находится ядерное оружие. Резонанс был, конечно, соответствующий. Случайное совпадение?**

— Это связано было со многими вопросами. Изоляция Балтийского флота, создание для него препятствий по обновлению вооружений, военной техники с тем, чтобы заставить нас вообще убрать оттуда реальный потенциал обороны страны — да, конечно, такое было. Не надо обманывать себя — такие «гуманитарные ситуации» часто используются для «подавливания» требований, связанных с «жесткой» безопасностью.

— **Есть мнение, что «калининградский вопрос» во многом удалось решить благодаря поддержке лидеров стран «старой» Европы — особую роль, например, играла Италия — которые по отношению к российским инициативам были настроены куда конструктивнее, чем те же «новички» вроде Литвы и Польши...**

— По поручению президента России еще до заседания в Брюсселе я объехал руководство практически всех стран ЕС. Меня принимал Сильвио Берлускони в Италии, Доминик де Вильпен во Франции, Хосе Аснар в Испании и другие. Самая теплая встреча была, конечно, с Берлускони. Он моментально встал на нашу сторону и жестко критиковал датчан. А датчане, как я уже отмечал, были тогда председателями в Евросоюзе, с их стороны переговоры вел тогдашний премьер-министр Андерс Фог Расмуссен. Теперь он генсек НАТО. Мы, кстати, недавно вспоминали те переговоры. Он сказал, что надолго тогда запомнил меня как тяжелого переговорщика.

Роль у всех была разная. Немцы нас поддерживали, но по понятным причинам сильно не вмешивались. Калининград — бывший Кенигсберг, для них это чувствительная тема. А вот французы, испанцы, итальянцы, да и греки нас поддерживали, безусловно, им я благодарен. Поляки вели себя некрасиво. Президент Квасьневский сразу заявил, что он не станет участвовать в переговорах по транзиту, потому что это будет им напоминать эшелоны эсесовцев, которые ехали через польский коридор, размахивая флагами, в Восточную Пруссию. Я сказал, что благодарен ему как бывшему комсомольцу за прямоту. Скандинавы занимали самую непримиримую позицию.

— **Почему именно скандинавы?**

— Для них тогда интересы прибалтов были очень важны. Существует неформальное разделение ответственности: датчане курируют литовцев, шведы — латышей, а финны — эстонцев. И они как бы опасались, что любое достижение российской дипломатии на этом фронте окажется ущемлением интересов юных балтийских демократий. Это был как раз период подготовки Литвы, Латвии и Эстонии к вступлению в ЕС, всё происходило сложно. Я пытался пригласить бывшего президента Финляндии Марти Ахтисаари на посредническую роль, но он мне прямо сказал, что помогать России в калининградском вопросе не будет.

— **Мне сразу вспомнилась статья в датской «Политикен», вышедшая после того ноябрьского саммита Россия — ЕС, где было принято решение по Калининградской области. В статье недвусмысленно давалось понять, что Евросоюз интеллигентно обошел Россию...**

— Правда в том, что датчане не оказывали решающего воздействия на переговоры. Как раз накануне саммита РФ — ЕС террористами был захвачен театр на Дубровке. В это же время в Копенгагене датчане санкционировали проведение съезда чеченского народа. Мы потребовали его отменить, но тщетно. Тогда я предложил Путину вообще отказаться от поездки в Копенгаген на саммит РФ — ЕС. И им пришлось срочно созывать саммит в Брюсселе. Датчане были уязвлены. Потому и решили сделать хорошую мину при плохой игре. Нет, я уверен, что переговоры выиграли именно мы. Я горжусь нашей работой, кто бы что ни говорил.

* * *

Гедиминас Киркилас: «РОССИЯ ДОЛЖНА ОТКРЫТЬ КАЛИНИНГРАД ЕВРОПЕ».

Гедиминас Киркилас — известный литовский политик. Он, как и его российский коллега Д. Рогозин, отвечал за «калининградский визовый вопрос» в ходе вступления Литвы в ЕС. Впоследствии Г. Киркилас возглавил министерство обороны, а затем и правительство Литвы. Покинув в 2008 году пост премьер-министра, он тем не менее остался в политике: сначала в качестве лидера социал-демократической партии, теперь — активного парламентария, члена Сейма Литвы. Специально для журнала «Балтийский регион» он дал интервью, в котором вспомнил не только о тех переговорах по калининградскому транзиту, но также поделился своим мнением о роли Калининградской области в отношениях России и Литвы, ее месте в Балтийском регионе:

— **Господин Киркилас, вспомните, пожалуйста, то время, когда Литва готовилась к вступлению в Евросоюз. Как было решено учесть калининградский аспект расширения ЕС?**

— У Литвы активные отношения с Калининградом сложились задолго до тех переговоров. Одна из первых встреч, в которой я принимал участие, состоялась в Ниде в 1997 году, когда члены нашего Сейма общались с депутатами Калининградской областной думы. Тогда мы, в частности, решили создать совместную парламентскую ассамблею. Это и стало основой сотрудничества, серьезной наработкой.

Когда же стал подходить срок вступления Литвы в ЕС, то по поводу Калининграда, откровенно говоря, были разные мнения. В том числе и крайние — тут, мол, ничего не надо делать, это нам мешает вступить в Европейский союз, проблемы мы не решим, калининградский транзит пусть россияне решают сами, ездят через Польшу. Всякие были мнения. Однако если взглянешь на карту, то станет понятно, что именно через Литву транзитный путь самый короткий. И тогда верх взяло конструктивное мнение. В России, кстати, тоже были неодобрительные точки зрения — тот же Жириновский, например, говорил, что мы поедем через Литву так, как захотим. А потом заговорили, что если не будет транзита, то появятся дешевые авиаперелеты и паромные рейсы из Петербурга — такие попытки делались.

Решение президента России Владимира Путина назначить своего представителя по Калининграду было правильным. Валдас Адамкус ответил тем же, предложив мне, председателю парламентского комитета, аналогичный пост. И мы начали переговоры весной 2002 года.

Сначала Россия требовала безвизового режима. Но это означало бы, что Литва не будет иметь никаких шансов на вступление в Шенгенскую зону. В Евросоюзе нам было сказано так: ЕС готов сотрудничать, помочь материально — а вы найдите модель этого сотрудничества. Но как ее найти? Россия не хотела виз. Однако требования шенгенской конвенции, ЕС гласят, что должен быть контроль. Мы рассматривали разные варианты. Я лично ездил в Калифорнию, смотрел, как построена работа на границе с Мексикой. Пытались искать электронные технологии. В итоге вышли на компромиссное решение — упрощенный транзитный документ. Но встал технический вопрос. В России более 2 тыс. железнодорожных станций, нам надо получить информацию о каждом пассажире, но не могли же мы в огромной России открыть везде консульства. Как быть? В итоге ЕС выделил деньги на специальную информационную систему.

— **Россия предлагала запустить скоростной безостановочный поезд, на котором можно было бы ехать без виз. Почему не пошли на это?**

— Это миллиардные инвестиции. Наша железная дорога имеет очень много поворотов. Есть легенда, что немецким инженерам, которые ее строили, очень много платили именно за повороты... С тех времен дорога, хоть немного и модернизировалось, осталась такой же, средняя скорость на ней — 60 километров в час. По требованиям ЕС, скоростной поезд должен был перемещаться со скоростью 160—180 километров в час, что технически невозможно. Конечно, от этого отказались. В итоге, повторюсь, пришли к варианту упрощенного транзитного документа. С господином Рогозиным мы в числе первых пассажиров поехали, посмотрели, как будут работать принятые соглашения. В России многие говорили, что эта система снизит пассажиропоток, но этого не случилось. Я говорю только о пассажирском транзите, а ведь обсуждались еще грузовой и военный. Последний был определен договором о выводе советских войск из Германии, он до сих пор действует, каждый год продлевается, оставаясь проблемой в наших отношениях. Есть спорные вопросы: например, вывоз из Калининградской области отслужившего свой срок оружия, ракетного топлива. Россия пока не очень соглашается страховать груз. Мы в свою очередь опасаемся — если что-нибудь случится, то экологический вред будет огромный. Морем вывозить такой груз нельзя, он более опасный, чем нефть. Единственный вариант — железная дорога. Но переговоры по этой проблеме пока приостановлены.

— **Переговоры между Москвой, Вильнюсом, Брюсселем показали, что шенгенское законодательство в определенных ситуациях может быть довольно гибким — в противном случае система калининградского транзита была бы просто невозможной. Означает ли это, что в перспективе вполне реально более существенное упрощение визового режима?**

— Литва может активнее работать по безвизовому режиму не только для Калининградской области, но и вообще для России в целом. Наше правительство, например, договорилось о введении безвизовой зоны в 50 километров по обе стороны границы, а потом можно продолжать дальше, посмотрев, как это работает. Мы всегда активно сотрудничали с Калининградом. Мы

обращались в ЕС, чтобы было как можно больше программ именно по вашему региону. Но за последние годы эта работа притормозилась. А она нужна для жителей приграничных районов.

Знаете, в других странах очень много разных страхов. Мне как представителю президента Литвы по Калининградской области пришлось объехать все страны ЕС. Я брал карту и показывал — вот Литва, вот Калининград, вот в чем заключается сложность с транзитом. Это ведь нам все ясно, а им — не очень. А решение должны были принимать как раз они. Самый высокий уровень, помню, был в Италии — принимал премьер Сильвио Берлускони. В других странах ограничивались уровнем министра иностранных дел. И многие не верили, что меня примет глава государства. Но Берлускони выслушал, сказал, что хочет развивать отношения с Путиным, и Литва должна договориться с Россией. Он спросил, что нужно самой Литве? Я ответил — наша проблема это вступление в Шенген, мы хотели попасть в него с первой волной расширения. Что в итоге и случилось в 2008 году. В общем, я хочу сказать, что найти приемлемые для всех решения было не так просто. И если не появился бы этот механизм калининградского транзита, и россиянам пришлось бы добираться в Калининград только на самолете или пароме, то это ухудшило бы отношения Литвы с Россией еще больше, чем закон об ущербе.

— Принятый по инициативе консерваторов закон «О возмещении ущерба от советской оккупации» остается «занозой» в отношениях России и Литвы. Насколько возможны изменения в этом вопросе, и стоит ли их связывать с приходом на президентский пост Дали Грибаускайте?

— Наш новый президент декларирует улучшение отношений с РФ, я это поддерживаю. Но есть, вы правы, вопрос, который нам все время мешает. Это закон «О возмещении ущерба», Россия категорически с ним не согласна. Этот закон приняли консерваторы, нынешняя правящая партия. И ее радикальная часть требует выполнения закона. Но пока всё стоит на месте. Я думаю, что президент может инициировать мораторий на этот закон. Такие вопросы решаются только путем переговоров. Этот закон — плохой фон для любых конструктивных переговоров. Президент, пользуясь своей популярностью, могла бы попробовать решить по-другому, перейти на нормальный путь цивилизованных переговоров. Вы же с Германией ведете переговоры, что-то возвращаете друг другу — картины, ценности и так далее. Только так.

— Вы сказали, что раньше Литва обращалась в ЕС, предлагая активнее вовлекать Калининградскую область в различные программы, но потом интерес к этому ослаб. А почему?

— Мое личное впечатление, я могу здесь ошибаться, — сами калининградские власти меньше стали проявлять интерес к этому вопросу. Раньше был действительно большой интерес. Почему сейчас нет? Может, и Москва не хочет. Я убежден, если бы был интерес, то ЕС, конечно, мог бы не только безвизовый режим ввести, но и на многие другие программы пойти. И российские центральные власти, и калининградские должны быть здесь активнее. Мы не можем быть всегда инициаторами, если другая сторона этого не хочет. Но, повторюсь, это мое личное мнение.

— Оно в принципе похоже на резолюцию Сейма Литвы 2004 года, где Россия чуть ли не обвинялась в том, что всю проблематику Калининградской области она свела до одной темы транзита...

— Да, тогда всё концентрировалось на транзите. После этого Россия приняла много программ по Калининграду. Не знаю, как они исполняются. Был интерес активизировать отношения на немного другом уровне. Но сейчас активности не вижу. Если в Москве будут думать, что такие программы приводят к сепаратизму в Калининградской области, то мне смешно это слышать. Хотя некоторые политики в России так думают, я знаю.

— Вас удивляет, что Литве могут сказать — вы, мол, способствуете мягкому «отдалению» Калининградской области от основной части России?

— Такая опасность была бы, если кто-то действительно претендовал бы на территорию. Как, например, Германия, как некоторые думают. Но как раз немецкие политики в этом вопросе очень осторожны, они никогда не говорят об этом. Это надуманная политическая опасность. Регион может стать пилотным в том плане, что он может развиваться быстрее. Давайте посмотрим на другие страны — как развивается, например, Китай, имея отдельные регионы, живущие по другим правилам. Россия большая, и я не думаю, что возможно иметь одинаковую политику для всех регионов. Страх сепаратизма мнимый. В области живут россияне, здесь нет этнического аспекта. А то, что местные власти хотят большей самостоятельности — ничего страшного, времена централизации кончились. Кстати говоря, везде.

— **Но, как известно, «большие пироги легче всего обкусываются с краев»...**

— Сейчас Европа более-менее едина. Экономическое сотрудничество, здравый рассудок должны в таких вопросах брать верх. Претендентов на Калининград не вижу. Идея об ОЭЗ, реализованная в свое время, была очень правильной. Кое-что сделано. Но теперь можно смело идти дальше. Калининград со своим геополитическим положением имеет большие перспективы развития.

— **Вы говорите «идти дальше», а куда именно?**

— Открываться Европейскому союзу! Многие модели уже прорабатываются на примере Калининграда — те же визы, например. Ведь России безвизовый режим с ЕС остро необходим. Нужна только политическая воля. Когда мы вели переговоры по калининградскому вопросу, то были технические сложности — еще действовали советские паспорта, например. Но сейчас у вас другая ситуация. Значит, другие решения должны приниматься, надо смелее идти. Нет вокруг таких стран, которые имели бы плохие намерения по отношению к Калининграду. Торговать все хотят. Капитал придет, если Калининградская область будет больше открываться. Я слышу, что президент Медведев говорит о развитии новых технологий. Почему бы не выбрать в качестве места для этого Калининград? Вместе с Клайпедским университетом можно было бы заниматься исследованиями Балтийского моря.

— **Вы сказали, что претендентов на Калининградскую область не видите. Наверное, помните инициативу одной из фракций немецкого парламента, озвучившей в 2004 году идею о создании некоего еврорегиона «Пруссия» под протекторатом соседних государств, в том числе и Литвы. Литве это надо?**

— Нет. Литва еще в советское время отказалась от Калининграда, хотя исторически это трудно подтвердить. Но мы считаем, что Сталин предлагал принять Калининград, а тогдашний первый секретарь Антанас Снечкус отказался. Уже тогда он понимал, что это не наша территория, и у нас у самих было тяжелое положение после войны. Крайние мнения всегда есть. Но ни от Меркель, ни от Саркози, ни от Миттерана, ни от Блэра я не слышал ничего подобного. И я не вижу, чтобы такая идея имела последователей. Европе нет смысла что-то делить, споря о территориях. Сейчас она имеет единый рынок, валюту, визовую зону — это значительно важнее, чем споры о территориях. Тем более, что очень трудно установить, кто прав, кто виноват. Это вопросы для историков. А политики, которым нечего предложить в плане развития экономики, как раз стремятся попасть в историю.

— **Или в международных дела. Нынешний глава МИДа Литвы Аудрунюс Ажубалис, например, стал известен калининградцам после того, как, будучи депутатом Сейма, предложил закрыть калининградский транзит, чтобы наказать тем самым Россию за конфликт с Грузией. На ваш взгляд, насколько серьезны такие заявления? Или они делаются исключительно для внутреннего потребления, чтобы «поиграть» на русофобских настроениях?**

— Да, такие заявления были, но они не получили поддержки. Это абсолютно для внутреннего потребления. Значительной части электората консерваторов это нравится. Нынешний министр не раз делал громкие заявления и по Тибету, чему, кстати, удивлялось китайское посольство. Но одно дело Ажубалис — член Сейма, другое — министр. Пока политик не побывал в исполнительной власти, он не знает цену слова. Парламентарии всегда говорят для публики, особенно по вопросам внешней политики. Что было бы, если бы мы, например, обращали внимание на все заявления того же Жириновского?

— **В самом начале разговора вы немного упомянули военный аспект. На Западе часто воспринимают Калининградскую область как излишне милитаризованный регион, периодически слышны призывы поискать у нас ядерное оружие, которое якобы прячут. На чем основаны эти подозрения? Или это лишь политика?**

— Здесь, конечно, больше политики. Но будем откровенны: и российские политики дают почву для таких оценок, заявляя, например, что если появится что-то в Польше, то тут же в Калининграде будут размещены ракеты. Я не думаю, что это правильно. На мой взгляд, политики используют совершенно ненужную в наше время риторику. Если Калининград будет открываться, то демилитаризация только улучшит доверие. Нужно решить, что делать с использованным оружием — это касается, кстати, не только России, но и Украины, например. Дискуссии на эту тему как-то поутихли.

Сейчас нужен новый взгляд на сотрудничество Литвы с Калининградской областью, новый подход — возможно, стоит попробовать сделать это через науку. Определенная ситуация складывается в энергетике, здесь есть много точек соприкосновения.

— **Решение России построить под Калининградом АЭС вы в свое время назвали пиар-акцией. Теперь ваше мнение изменилось?**

— Тогда казалось именно так. Мы ведь хотели защитить проект своей станции. Построить в Балтийском регионе несколько АЭС — это непросто. Плюс кто быстрее построит, тот и выиграет. К моему сожалению, Россия идет впереди, а мы потеряли время. И тогда в это верилось с трудом. Но положение Калининградской области открывает большие возможности по экспорту энергии. И сейчас понимаешь, что это не пиар-акция.

— **Почему Литва отказалась участвовать в строительстве Балтийской АЭС? Путин же предлагал Грибаускайте...**

— Новое правительство и от нашего проекта атомной станции отказалось, взяв новый. Это неправильно, нельзя каждый раз брать новый проект. Мы ведь тогда с соседними странами договорились. А теперь партнеров у нас нет.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ УШЛИ, ПРОБЛЕМА ОСТАЛАСЬ

Два интервью, два разных взгляда. У Д. Рогозина одни аргументы, у Г. Киркиласа — другие. Оба, впрочем, признают, что калининградский случай — особый, заставивший европейскую и российскую дипломатию приложить максимум усилий для решения сугубо, казалось бы, региональной проблемы. В этом одна из отличительных особенностей Калининградской области как эксклавной территории — она потенциально конфликтогенна. В начале 2000-х годов руководство России и Европейского союза положению дел в Калининградской области уделяли самое пристальное внимание. Это продолжалось столь длительное время, что могло сложиться впечатление, будто так будет всегда. Как оказалось в дальнейшем — спецпредставители приходят и уходят, а калининградские проблемы (такие как, например, опасность оказаться двойной периферией, «задворками» ЕС и России) остаются. Сам регион решить их не в состоянии, это возможно лишь путем эффективного взаимодействия между Россией и странами-соседями области (Польша и Литва), а также с Евросоюзом в целом.

Термины и названия, используемые в интервью

Acquis communautaire — совокупность правовых норм, выработанных Европейским союзом. Каждая страна, желающая вступить в ЕС, обязана придерживаться этих правовых норм. Посредством протокола к Амстердамскому договору частью *acquis communautaire* стали Schengen *acquis*, то есть шенгенские правила.

Балтийская АЭС — атомная станция, строительство которой начато в феврале 2010 года в Неманском районе (северо-восток Калининградской области). Первый энергоблок планируется запустить в 2016 году. Общий объем инвестиций в строительство двух энергоблоков составит более 190 млрд рублей. Мощность каждого энергоблока Балтийской АЭС — 1150 МВт. Планируется, что БАЭС не только закроет все энергопотребности Калининградской области, но и будет работать на экспорт в страны ЕС.

Закон «О возмещении ущерба, причиненного советской оккупацией» — принят по инициативе консерваторов республиканским Сеймом в 2000 году. Ранее вопрос возмещения ущерба Литве был поднят на референдуме 1993 года. Комиссия, образованная Сеймом, назвала общую сумму ущерба — примерно 28 млрд долларов. Реальных шагов, направленных на исполнение этого закона, долгое время не предпринималось. Проведенный в декабре 2007 года компанией «Vilmorus» соцопрос жителей Литвы выявил, что 49,4% респондентов считают: диалог с Россией надо начинать с моральной компенсации за оккупацию, 43,9% — с материальной, 6,7% участников опроса не определились с мнением. При этом большинство участников опроса (83,7%) не верят, что Россия так или иначе согласится на какие-либо компенсации.

Еврорегион «Восточная Пруссия» — идея создания такого образования содержалась в запросе фракции ХДС/ХСС германского бундестага (октябрь 2004 года) правительству ФРГ «Об экономическом будущем Кенигсбергской области после расширения Евросоюза». В нем предлагалось подумать о некоем региональном образовании в географических границах бывшей Восточной Пруссии на базе Калининградской области и сопредельных территорий соседних

государств (в частности, Литвы). Такие идеи не новы и озвучивались еще в начале 1990-х годов, в частности, графиней фон Денхофф.

Парламентская ассамблея Литвы и Калининградской области — форум парламентариев, официальное решение об учреждении которого было принято летом 2001 года. Заявление о его создании стало первым и на тот момент единственным документом, подписанным Сеймом Литвы с законодательным собранием субъекта Российской Федерации. В состав форума входят депутаты Сейма и Облдумы, представляющие различные фракции, комитеты и комиссии.

Резолюция сейма Литвы 2004 года по Калининградской области — в документе, в частности, было сказано, что Литва категорически отклоняет любые усилия по созданию коридора транзита лиц и товаров между Калининградской областью и остальной частью России через территорию Евросоюза и выражает несогласие с меморандумом, представленным РФ в мае 2003 года, согласно которому калининградский транзит осуществлялся бы в соответствии с внутренним законодательством России и считался бы внутренним транзитом России, а также с объявленными Россией в июне 2004 года предложениями относительно безвизового поезда. Там также указывалось, что неспособность Калининградской области приспособиться к динамичному развитию региона со временем может стать источником социальной и политической напряженности.

УПД-ЖД — специальный документ для однократного транзитного проезда через территорию Литовской Республики с основной территории Российской Федерации в Калининградскую область и обратно по железной дороге. Действителен на период не более трех месяцев. Выдается бесплатно. Транзит не должен превышать 6 часов. УПД-ЖД раздаются компетентными литовскими представителями в транзитных поездах до пересечения государственной границы Литовской Республики. Решение об оформлении УПД-ЖД принимается дипломатическим и консульскими учреждениями Литвы по информации, передаваемой через железнодорожные кассы на территории РФ.