

**Создание Союзного государства России и Беларуси сформировало устойчивый интерес к проблемам будущего двух стран. В то же время большинство наблюдателей отмечают: в общественном мнении формируются две основных тенденции. С одной стороны, оптимистически звучат голоса о том, что начался новый этап интеграции на постсоветском пространстве, с другой – скептики выражают уверенность, что новые инициативы скорее всего закончатся тем же, чем и предыдущие объединительные акции – то есть практически ничем. Чтобы прояснить, каково сегодняшнее состояние интеграционных процессов, член редакционного совета журнала, директор Центра политической конъюнктуры Алексей ЧЕСНАКОВ встретился с государственным секретарем Союза России и Беларуси Павлом БОРОДИНЫМ.**



**Павел БОРОДИН:**

# «ИНТЕГРАЦИЯ КАК СПОСОБ СУЩЕСТВОВАНИЯ»

**Павел Бородин как всегда мыслит и действует масштабно и конкретно**

– Насколько, по Вашему мнению, Павел Павлович, наши страны способны выйти на решение задач реальной интеграции?

– Прежде чем говорить о текущих процессах, я хотел бы обрисовать наиболее важные моменты, касающиеся стратегии интеграции между нашими странами. Очевидно, что союз России и Беларуси строится по европейской модели, основанной в первую очередь на единстве экономических интересов наших государств. Мы хотели бы объединить имеющиеся ресурсы для строительства, если уж точно выразиться, «территории эффективного хозяйствования». Вот посмотрите, сегодня Беларусь уникально расположена геополитически и геоэкономичес-

ки. Наш западный сосед – своеобразный мост, причем не вороватый и бестолковый (как некоторые другие), а прямой, дружеский мост между очень развитой Европой и быстро набирающей силу Юго-Восточной Азией. Подчеркну – не Россией, а именно Юго-Восточной Азией. Ни в коем случае нельзя сужать наши отношения к треугольнику Европа – Беларусь – Россия. Такой треугольник мало что может принести в экономическом плане, кроме того, что мы получим еще одно окно в Европу. Давно уже пора двери открывать – надо смотреть гораздо дальше: Россия не конечный пункт, а часть общего с Беларусью европейского моста к самому перспективному региону XXI века – Юго-Восточной Азии. И нужно учитывать,

что используя подобный механизм интеграции мы можем серьезно рассчитывать на включение в экономические механизмы европейско-азиатского сотрудничества. Это проблема долгосрочной стратегии России как евразийского государства.

Второй вопрос – это собственно наши с Беларусью отношения. От них реально зависят перспективы реализации того проекта экономического моста, о котором мы говорили. И здесь кроме экономических аспектов огромную роль должна сыграть политика – поскольку именно политическая составляющая интеграционных процессов определяет то, что называется хозяйственным, инвестиционным климатом. Нам еще долго предстоит готовить общую законодательную базу, формировать единое экономическое пространство, в том числе и политическими инструментами.

**– Это общий контур интеграции. А какова его конкретная реализация, в каких конкретных проектах будет реализована озвученная Вами стратегия?**

– Я готов рассказать о ряде проектов, и первое, что сегодня интересует нас – это целевые программы. Они должны быть реализованы на нескольких уровнях. К примеру, существует несколько целевых программ, которые сегодня финансируются из бюджета. Когда кто-то создает впечатление, что эти деньги носят какой-то отвлеченный характер, сразу возникает вопрос – знает ли критик наших проектов тот предмет, о котором говорит? Сегодня фактически совместный бюджет России и Беларуси составляет 2 миллиарда 230 миллионов рублей. Это и программа занятости населения Беларуси и России, в том числе высококвалифицированных кадров. Вот посмотрите, в СССР выпускали 12 миллионов телевизоров. Сейчас в Беларуси и России мы выпускаем всего 500 тысяч телевизоров в год. Хотя только российский рынок, как показывают исследования, ежегодно составляет около 4 миллионов телеприемников. У нас есть программа «Союзный телевизор», которая сегодня должна обеспечить российский и белорусский рынки. Это примерно 4,5–5 миллионов телевизоров в год. И сегодня мы видим первые результаты реализации данной программы. Хотя недавно мы еще и 20 тысяч телевизоров в

год не выпускали, сегодня выпускаем 500 тысяч. Это несколько крупных заводов, ряд городов России и Беларуси: Минск, Новгород, Санкт-Петербург, Воронеж, Москва. А подход в этом плане таков. Не секрет, что на 60% сегодня Беларусь – это сборочный цех России. И куда не уйти от этого подхода и использовать интеграцию в этом плане просто необходимо. Существует, конечно, очень много проблем, потому что цены на энергоносители для российских и белорусских предприятий разные, что сказывается на себестоимости продукции. 27 июня 2000 года на заседании Высшего государственного Совета в Кремле мы такого рода проблемы уже начали переводить в стадию решения. Вместе с тем мы понимаем, что сегодня машиностроение, автомобилестроение (а это и МАЗ, и Ярославский вагоностроительный завод, Уралаз, КамАЗ и проч.) – это единое целое. Вот в рамках воссоздания этой системы и работает вторая программа. Третья программа – машиностроение. На прошедших недавно промышленных выставках многие предприятия выставляли свою продукцию уже под флагом союзного государства, а ведь это огромное количество машин, механизмов, которые выпускаются за счет бюджета союзного государства. Это и программа развития сельского хозяйства, рассчитанная на оба рынка. Мы четко понимаем, что природно-климатические условия Беларуси чуть посложней, чем российские, и поставка фуражного зерна, хлеба во многом зависит от интеграционных процессов в сельском хозяйстве. Это программа «Союзное дело», которая сегодня реализуется и в Беларуси и в России. Это программа поддержки оборонных предприятий, оборонного комплекса, а кроме того, речь идет о совместном обучении военных кадров, специалистов, использовании военной техники. Есть еще ряд программ: единые таможенные посты и границы, бюджетные программы по обучению, культуре, науке.

**– А существует ли какая-нибудь целевая программа в рамках того моста, о котором Вы говорили? Ведь реализация его требует значительных средств, которых в бюджетах России и Беларуси пока не наблюдается.**

– Это не бюджетная программа. Никакой бюджет не потянет такой огромный пласт задач. Транспортный коридор Европа – Беларусь – Россия – Восточная Азия будет создаваться поэтапно. Эта проблема возникла еще в 1996 году, когда было подписано постановление между правительствами России и Беларуси о строительстве транспортного коридора Брест – Минск – Смоленск – Москва. В рамках этого же этапа было известно поручение Президента Б. Ельцина, в котором были определены задачи 1998–2000 гг. Сейчас наступает второй этап – когда начинают подтягиваться инвесторы. Мы уже встречались с крупнейшими инвесторами Франции и Германии. Есть ряд предприятий и компаний, которые выразили



Билл Клинтон:  
«Неужели это все не пластик?..»

готовность сегодня инвестировать деньги в транспортный коридор. Если по большому счету говорить, то в этом проекте заинтересованы Париж, Берлин, Варшава. А с нашей стороны – это Минск, Москва, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск и так далее. Я думаю, что активно будет подключаться Казахстан и ряд других регионов СНГ. Сегодня в Европе внутри континента 80% всех перевозок – это автомобильные перевозки, 17% – железнодорожные перевозки, и 3% – морские перевозки. И совсем другая картина – в рамках торговых связей с другими странами. Здесь доминируют морские перевозки. В то же время владельцами фактически всех фирм, контролирующих морские перевозки из



Не вся, но очень дружная семья

Европы в Юго-Восточную Азию, а это без малого 140 млрд. долларов, являются Бельгия, Голландия и французская фирма, которая монопольно владеет Суэцким каналом. Так вот французы сегодня заинтересованы в снижении издержек, поскольку железнодорожный транспорт дешевле, чем морской, и транспортный коридор резко снизит расходы на транспортировку. К тому же все понимают, что сегодняшний оборот между Европой и Восточной Азией будет расти. И, к сожалению, сегодня больше ничего не сделаешь – вокруг Африки ведь не повезешь. Единственный альтернативный путь – по неустойчивым в политическом отношении азиатским странам. Россия может предоставить свою территорию для ново-

нестабильная Азия не может конкурировать с Россией. Сегодня, по независимым оценкам, общий объем финансирования мировых информационных технологий составляет около 450–460 млрд. долларов. Если мы впишемся очень эффективно в эту систему, то в начале века мы будем иметь неплохие шансы для развития и собственной телекоммуникационной системы, а не только для транзита.

**– Но только экономическими способами данный проект не сдвинуть с места.**

– Для реализации этого проекта нужна политическая воля президентов. Ведь речь не идет о бюджетных средствах. Это все зарубежные инвестиции. Здесь вполне возможно привлечение внебюджетных

рабочие группы администраций президентов Беларуси и России, рабочие группы аппаратов правительства, министерств и ведомств. Фактически планировалось в течение часа все проблемы разрешить. А на самом деле получилось заседание Совета более чем на 3 часа и состоялся очень серьезный разговор в пользу скорейшего решения экономических проблем. В нем участвовали и президенты стран, которые практически сделали два содоклада по важнейшим проблемам. Были даны конкретные поручения министерствам и ведомствам, таможенным комитетам, Центробанкам, министерствам и ведомствам, от которых сегодня многое зависит. Первоочередной вопрос – о едином платежном средстве, единой валюте, едином учетном центре. Сегодня нам нужна принципиально новая финансово-кредитная политика, единое таможенное пространство, пограничное пространство, тарифы, налоги и фактически единый союзный бюджет. Сегодня в Европе практически отсутствуют границы, существует одно платежное средство – евро. Это же не говорит о том, что Франция, Германия или Голландия потеряли свой суверенитет. Так и в нашем случае. Сегодня экономика превалирует в политике и наши отношения с Беларусью – уникальный шанс для их реализации.

**– Павел Павлович! Сейчас одна из основных задач – это подготовительный этап, потому что нужно подготовить проекты, договориться с инвесторами, чтобы когда соберется парламентское собрание России и Беларуси, оно подвело бы под эти проекты законодательную базу. Какие-то есть перспективы в плане формирования единого законодательства?**

Под номером один задача сегодня – получить как можно быстрее Конституцию Союзного государства. Написан и договор, и различные соглашения между нашими странами, но как не пиши – пока существуют две Конституции, то будут возникать проблемы. Нужна унификация Конституций наших стран. Я полагаю, что вполне можно в течение полутора лет вынести на референдум Конституцию Союзного государства. Это вполне возможный срок, потому что президенты и Беларуси и России готовы к этому. Второе – это создание единого парламента, для подготовки законов и сближения законодательства России и Беларуси. Мы отчетливо понимаем, что только серьезная унификация законов, тарифов, пошлин, всего остального приведет к нормальной сбалансированной экономике. Ну, а третье, об этом мы уже говорили, – единая валюта, информационные центры, единые тарифы, пошлины и т.д. Однако, интеграция не единовременный процесс и мы понимаем, что эта процедура продлится долго. Пока же для нас интеграция – это способ существования – слишком много времени уходит на согласование огромного количества вопросов.



Футбол – это образ жизни

го транспортного пути. Посмотрите, раньше Советский Союз получал порядка 15 млрд. долл. прибыли с транзита через Транссиб. Сегодня один миллиард долларов. Мы потеряли 14 млрд. долларов. Наши предложения о строительстве через Беларусь и Россию могут сократить и время доставки и расходы на нее.

**– Кроме того, мы ведь еще не говорим и об инфраструктуре.**

– Конечно, это позволит не только построить транспортные артерии, но и сформировать вокруг них соответствующую инфраструктуру. Дороги ведь не только дают деньги. Их же нужно обслуживать. А это огромные доходы для России. Хотя на самом деле есть еще более интересные проблемы. Это коммуникационные сети и энергосистема. Посмотрите, что касается энергетики. Мы имеем огромные мощности, которые могут быть с успехом интегрированы в общеевропейскую систему энергоснабжения. И строительство подстанции в Беларуси может позволить весьма эффективно окупать транспортный коридор с помощью покупателей электроэнергии в Европе. Другой перспективный проект – телекоммуникационные системы. Я вам приведу маленький пример: между Америкой и Европой 27 мощных кабелей, между Америкой и Юго-Восточной Азией 17 кабелей, а Россия имеет всего два, в то время как является удобной территорией для прокладки кабелей из Европы в Юго-Восточную Азию. И здесь у нас нет конкурентов. Ведь

средств. Но нужно учитывать, что прямые затраты на автодорогу, железную дорогу – большие деньги. С другой стороны, на обслуживание инфраструктуры могут быть привлечены примерно 250–300 тысяч работающих, в реализации данной программы могут принять участие до 400 фирм, заняты МПС, строительные мощности, коммуникационные предприятия, энергосистема, Минатом и т.д. Речь идет о том, что колоссальная инфраструктура, которая будет обслуживать этот транспортный поток, станет предметом для создания рабочих мест по всей территории страны.

**– Павел Павлович! Судя по Вашему рассказу, Ваше назначение государственным секретарем Союзного государства во многом свидетельствует о том, что существует экономический приоритет в российско-белорусских отношениях, а что касается политических процессов?**

– Я всю жизнь занимался хозяйством. И хозяйственные или экономические вопросы, это уж кто как называет, считаю важнейшей базой для политического решения. Никакое политическое решение не будет работать, если оно висит в воздухе. Я должен сказать, что с этой точки зрения важно обратить внимание на заседание Высшего государственного совета Союзного государства, который состоялся 27 июня с.г. в Кремле. Повестка дня включала 16 вопросов, которые были очень серьезно подготовлены всеми рабочими группами. Совместно трудились