

Издаётся с 17 января 1997 года
Выходит по четвергам



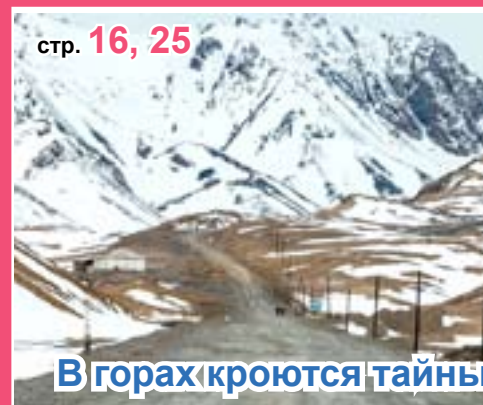
www.obzor.lt



0,90 евро
(в редакции - 0,50 евро)

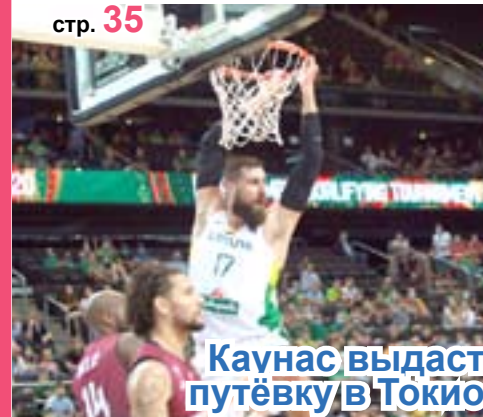
В номере:

стр. 16, 25



В горах кроются тайны

стр. 35



Каунас выдаст путёвку в Токио

стр. 26



Балтика отпраздновала «Купалле-2021»

А также:

40 телепрограмм
с понедельника по воскресенье

Кроссворды, сканворды,
судоку, головоломки

Наш календарь

- 3 июля - День независимости Республики Беларусь (День Республики). Международный день кооперативов. Международный день Днепра.
- 4 июля - День независимости США. День памяти геноцида еврейского народа в годы Второй мировой войны. День работников морского и речного флота.
- 6 июля - Всемирный день поцелуя. День рождения Далай-ламы. День столицы Казахстана. День государства в Литве (День коронации короля Литвы Миндаугаса).
- 7 июля - Праздник Ивана Купалы в некоторых странах.
- 8 июля - Всероссийский день семьи, любви и верности.

NORFA

Охлаждённая
золотистая дорада, 1 kg

Всего 5,99 €



Акция действует с 30 июня по 4 июля
Только в отделах охлаждённой рыбы

Неисправимые

Диванные философы давно уже используют в соцсетях неизвестно кем сделанное открытие: «Жизнь – лучший учитель, за уроки берёт, правда, дорого, но объясняет доходчиво».

Но есть одна группа, которую, похоже, даже жизнь научить не в состоянии. Это политики.

Не будем говорить за всех политиков в мире, возьмём тех, что ближе к нам, к избирателям Литвы, - литовских политиков.

Вспомните, какие именно выводы сделала правящая элита после красочной истории с приватизацией нефтеперерабатывающего комплекса «Мажейкю нафта», стоившего в реальности, наверное, никак не меньше миллиарда литов (похожий комплекс в Даугавпилсе оценили в 2 млрд долларов)?

Да никаких!

А как часто наши политики вспоминают о том уроке?

Да никогда!

И вот сейчас мы, избиратели и налогоплательщики, присутствуем на новом уроке. Правда, сидим мы «на галёрке» и права голоса не имеем. Максимум, что нам достаётся, - объяснения, что всё не так уж и плохо, а в конечном итоге всё вообще будет исключительно хорошо, и даже замечательно.

Как с нефтекомплексом, как с многократно оплаченным терминалом сжиженного газа около Клайпеды...

Не надо быть семи пядей во лбу, чтобы понять, что автор этих строк желает вновь обратиться к очередной победе литовской дипломатии и в целом руководства Литвы, так горячо желавших для Минска как можно больше санкций.

После того как на прошлой неделе послы Евросоюза договорились (кто бы сомневался в ином исходе!) об экономических санкциях для отдельных секторов Беларуси, среди которых – запрет на транзит белорусских удобрений, нефтепродуктов и табачных изделий через Клайпедский порт (и Евросоюз в целом), в Вильнюсе вдруг натолкнулись на мысль, что столь

желанное политическое и экономическое давление в отношении А.Лукашенко может очень больно ударить и по Литве (случай с друскининкайским санаторием «Беларусь» с самого начала был не очень-то и интересен нашим политикам).

Помнится, раньше сторонники санкций убеждали жителей Литвы, что белорусский президент не уйдёт из Клайпедского порта, поскольку отправлять нефтепродукты и калийные удобрения белорусам экономически гораздо удобнее через Клайпеду. Иными словами, в качестве аргумента использовался здравый смысл А.Лукашенко.

Но давление Литвы и Евросоюза на него продолжалось, и сначала из Клайпедского порта в российскую Усть-Лугу ушла «нефтянка».

А наши «эксперты» продолжали настаивать на том, что уж удобрения так и останутся как источник заработка литовских железнодорожников и портовиков.

Нам говорили, что у белорусских властей есть доля в клайпедском терминале сыпучих грузов «Birij krovinių terminalas» (BKT). Здравый смысл и экономическая целесообразность победят, говорили нам. И мы слышали только такие голоса. Голоса же тех, кто просто задавался вопросом: «А что же будет, если Александру Лукашенко надоест быть объектом критики тех, кто зарабатывает, и зарабатывает неплохо, как раз на белорусских грузах, и решит перевести их в российские порты?», не могли пробиться сквозь хор «одобрямса».

И сложилась парадоксальная ситуация: литовские власти всеми силами фактически выталкивали белорусские грузы со своей территории и из своего ВВП, тем самым буквально заставляя Минск идти на более близкий союз с Москвой, но при этом были твёрдо уверены, что никуда Лукашенко не денется, будет и дальше возить свои грузы через мало дружественную к нему Литву.

И вот теперь выясняется, что надо было задаваться вопросом о наличии здравого смысла не у белорусского президента, а по другую сторону границы.

И вот по эту самую другую сторону вдруг стали выяснять, а что же будет, если всё-таки действительно Литва останется без транзита белорусских удобрений.

И наконец-то слово получили не только «правильные» политики и подпевающие им политологи с журналистами. Страна услышала, что владелица терминала BKT,

который переваливает продукцию «Беларуськалия», Игорь Удовичский, например, считает, что воздействие санкций на порт и всю экономику Литвы было оценено недостаточно, что утрата белорусских грузов нарушит не только международные, но и внутренние литовские модели логистики.

«Потеря белорусского транзита вызовет эффект домино, разрушение цепочки деловых связей, логистических моделей не только в порту, но и по всей Литве. Проблематичными станут транспортные связи с Украиной, а это сотни тысяч тонн грузов и продукции многих литовских компаний», - сказал агентству BNS акционер крупнейшей грузовой компании Клайпедского порта.

«Это грозит и транспортному взаимодействию с Россией, Центральной Азией, поскольку основную часть этих грузов везут транзитом через территорию Беларуси», - подчеркнул он.

По словам И.Удовичского, с утратой белорусских грузов реконструкция Клайпедского порта также будет неэффективной. Он утверждает, что из-за санкций литовские компании потеряют доходы на сотни миллионов евро, работы могут лишиться десятки тысяч работников.

Кстати, он также дал весьма, скажем так, снисходительную оценку советам литовских политиков руководству клайпедских портовых компаний диверсифицировать грузы, назвав их «наивной позицией», поскольку, если бы были какие-то другие грузы, то «они давно бы уже были в порту».

Оказалось, есть что сказать и руководителю государственной железнодорожной группы «Lietuvos geležinkeliai» Мантасу Бартушке. По его словам, в связи с санкциями Евросоюза в отношении Беларуси литовские железнодорожники могут терять около 19 млн евро доходов в год.

Мало того, если компании самой не удастся компенсировать потери, то от государства потребуется около 10 млн евро для поддержания железнодорожной инфраструктуры.

Правда, железнодорожники очень надеются на то, что под топор санкций попадут только новые договоры, а старое соглашение с «Беларуськалием», действующее до 2023 года, может, и избежит этой участи.

К слову, о таких надеждах: некоторые эксперты обратили внимание, что эта часть новых, «антикалийных», санкций ударит больно лишь по Беларуси, Литве и некоторым образом – по Латвии. Иными словами, страны, представители которых голосовали за этот пакет санкций, не пострадают. За исключением...

(Окончание на стр. 2.)

