

Кто кого "самее"

На днях в «Коммерсанте» появилась статья под грозным заголовком: «Россия осушает порты Прибалтики». Ну, до осушения, собственно, еще далеко: речь идет о том, что «ОАО РЖД хочет дать беспрецедентную скидку в 25 процентов на перевозки белорусских нефтепродуктов в российские порты, чтобы забрать грузы у Прибалтики». И еще: «Планы сокращения транзита через Прибалтику обсуждались в сентябре на уровне спецпредставителя президента РФ Сергея Иванова, а "Транснефть" уже объявила о готовности сократить до нуля транзит нефтепродуктов в этом направлении».



Конечно, сказано - еще не сделано, да просчитать все необходимо. Но постоянные угрозы с обеих сторон, обещания чего-то лишить и куда-то не пустить - уже как-то раздражают. Это желание меряться мускулами, санкциями и антисанкциями и даже качеством ядерного оружия по сути похоже на выяснение отношений малышей из «От двух до пяти» Корнея Чуковского: они, помнится, решали, кто кого «самее» - «сам папа» или «сама мама». Кого больше бояться и слушаться нужно? Как-то слабовато это, не тянет на основной жизненный принцип. Хотя действительно, кто же спорит, - особенно в наше время.

Игорь Плешков
генеральный директор ГК «Томас-Бетон»

Ничего личного - только шахматы. Диванный аналитик азартно вскинется: «Я же говорил - сейчас в Кремле начнут бессмысленно и беспощадно прессовать Прибалтику в

отместку за европейские санкции!». И напрасно. Любой первоклассник уверен, что конь ходит буквой «гэ», но человек годом постарше уже обязан знать, что на шахматной доске одновременно присутствуют несколько отдельных интриг. Насолить таким смешным способом суровым прибалтам никто из не желает, просто на другом краю политической шахматной доски гроссмейстер с российским паспортом жертвует ладью саудовским соперникам, а в центре партии «Росснефть» проводит показательную операцию по захвату позиций черных. Молниеносно приобретена «Башнефть», турецкие газовики покорно написали письмо своему султану о необходимости трубопровода по дну Черного моря. Демонстративная обида хозяев «Росснефти» на «Башнефть» за якобы неэффективную продажу ее весьма привлекательных вспомогательных активов (без участия «Роснефти») - это всего лишь жертва ненужной в данный момент пешки. А отдельные, особо удачные ходы в шахматной нотации всегда отмечаются восклицательными знаками.

Соломон Гинзбург,
президент фонда социально-экономических и политических исследований
«Региональная стратегия»

Такая конкуренция - вполне нормальное явление для последних лет. Но возникают вопросы. Помните, наш славный экономический поход на Восток, когда главными партнерами, сверху естественно, были определены страны «евразийского содружества» и Китай, закончился словом из шести букв - фиаско. Пар ушел в пропагандистский телесвисток. Так вот, нынешний жесткий демарш кем-то просчитан? С парламента спроса, ясное дело, быть не может. Там умных не осталось: заседают лишь верные. Речь идет о независимых либо об околоправительственных аналитиках. Не найдя экономического счастья на Востоке, не сожжем ли мы бесповоротно мосты взаимодействия с Западом, в частности с ЕС? И другой вопрос. Обогащение такой сверхмонополии, как РЖД для кого, во имя чего? Если ради модернизации инфраструктуры, реализации соцпрограмм, создания рабочих мест, инвестиций в здравоохранение, науку и образование, - это одно. Если же ради успешного строительства персональных коммунизмов для выдающихся российских управленцев, усиления непрозрачных военных расходов, - это совсем другое. Пожалуй, впору вспомнить эстонскую поговорку: «Обдумывай хоть неделю, но скажи ясно».

Владимир Абрамов
к.и.н., доцент

Оно, конечно, было бы еще приятнее, если бы РЖД дали аналогичную

«беспрецедентную скидку» на товары, перемещаемые по калининградскому маршруту. Хотя тут же начались бы вопли по поводу дотирования наших ж/д перевозок из федерального бюджета. Поэтому остается лишь получать моральное удовольствие от результатов титанической борьбы за перевод обслуживания внешней торговли страны от мерзких прибалтов в родные порты Ленобласти и юга России. Использование прибалтийского транзита при очень непростых политических отношениях на всем протяжении посткоммунистического периода было тяжелой данью объективной реальности: своих портов требуемой мощности у страны просто не было. Потихоньку соответствующая инфраструктура стала появляться, и перевалка через Вентспилс, Ригу и Таллин начала падать. Сейчас Кремль стремится ускорить этот естественный процесс. В этом случае политика с экономикой идут рука об руку. Наступить на хвост прибалтам всегда приятно, а тут это сопряжено с увеличением числа рабочих мест, ростом доходов и налоговых отчислений российских предприятий. Просто сказка какая-то!

Владимир Султанов
КПРФ

Думаю, это решение, если оно будет реализовано, продиктовано политической волей. И все это вписывается в антисанкции. Похоже, что наше правительство хочет показать, что мы-то без сотрудничества с Западом обойдемся, а он без нас..... это вопрос. Что это даст Калининградской области? Можно предположить, что ничего, ввиду того что транзит РЖД должен пройти через Литву, которая тоже в долгу не останется и наверняка поднимет тариф на ж/д перевозки. Которые сделают невыгодными транспортировку грузов через наш регион. К сожалению, такое развитие событий навязано нам нашими соседями, которые раздувают антироссийскую истерию. И страдать будут только люди. Простые поляки, которых лишили дополнительного заработка, уничтожив МПП. Калининградцы - в СМИ появились статьи, которые говорят о сворачивании приграничной торговли с литовской стороны, которая стала невыгодной при таком развитии отношений. И все это - на фоне ужесточения налоговой дисциплины, увеличения штрафов за административные правонарушения. К чему-то хорошему это не приведет, и долго будет еще лихорадить, пока люди не привыкнут к этому.

Андрей Колесник,
депутат Госдумы 6 созыва от Калининградской области

Еще в 1999 году Владимир Путин сказал: «Российские грузы через российские порты». Понятно, что основной экспортный товар России сегодня - это нефть и нефтепродукты, понятно, что нефтеперевалка и загрузка портов - это рабочие места, налоги и развитие

территорий и, если эти процессы идут через российские порты, - это налоги и рабочие места в российских регионах.

Естественно, при дружественных отношениях с соседями, при разумной логистике, иногда проще и дешевле перевалку грузов проводить через прибалтийские страны, оплачивая транзит и давая этим странам заработать хорошие деньги. Но когда соседи увязли в антироссийской риторике, когда, вместо того чтобы искать точки соприкосновения, идет поиск яблок раздора, разумно задать вопрос: а зачем нам их кормить ?

Для начала пусть политическое руководство Литвы решит вопрос о без вины содержащемся уже 2,5 года в одиночной камере нашем земляке Юрие Меле. Ему инкриминируют то, что 25 лет назад, еще во времена СССР, он вильнюсскую телебашню, исполняя приказ. Невзирая на агрессивное поведение провокаторов, он не допустил ни одной жертв на своем участке. С этого надо начинать!