

Григорий ЗАХАРОВ

## ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА ПРИБАЛТИЙСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

### Аннотация

В работе предпринята попытка анализа возможностей развития взаимоотношений Республики Беларусь и стран Прибалтики в сфере обеспечения транзита белорусского экспорта и импорта. В первой части особое внимание было уделено структуре внешней торговли Республики Беларусь, в результате чего были определены основные торговые партнёры, проанализированы показатели и характеристики промышленного комплекса, выявлены особенности сформировавшейся экономической системы постсоветской Белоруссии. Во второй части исследования основное внимание уделено анализу значения торгово-экономической деятельности Республики Беларусь в странах Прибалтики. Даны оценки сложившимся и отмечены пути дальнейшего развития отношений Белоруссии и Прибалтики в сфере транспортно-логистической экономической деятельности.

---

**ЗАХАРОВ Григорий Владимирович** – научный сотрудник Института стран СНГ. **Адрес:** Российская Федерация, 119180, г. Москва, ул. Б. Полянка, д. 7/10, стр. 3. **E-mail:** gv.zakharov@yandex.ru.

**Ключевые слова:** белорусский внешнеторговый оборот, экспорт, импорт, порты в Прибалтике, транзит, Клайпеда, Вентспилс, Рига, нефтехимическая промышленность, калийные удобрения.

## Введение

Мировой рынок транспортно-логистических услуг – один из самых динамично развивающихся секторов мировой экономики. Интеграция в мировое торгово-транспортное логистическое пространство долгое время была одним из приоритетных направлений внешней и внутренней политики Республики Беларусь.

С этой целью руководство страны предпринимало усилия по развитию промышленности, разрабатывало специальные государственные программы по поддержке экспорта, добивалось ощутимых успехов на рынке транспортно-логистических услуг.

Кризис западного вектора белорусской внешней политики совпал с успешным развитием транспор-

тно-логистического комплекса Российской Федерации, воплотившей и продолжающей развивать программу по созданию новой портовой инфраструктуры в стране.

Такое развитие событий позволило руководству Республики Беларусь совершить манёвр в рамках антизападных санкций по переброске части белорусского нефтяного транзита из Прибалтики в российские порты. В основном развернувшийся транзит затронул инфраструктуру порта Усть-Луга и Петербургского нефтяного терминала.

Однако экспортно-импортный транзитный потенциал Республики Беларусь всё ещё продолжает играть особую роль на прибалтийском направлении.

## Внешняя торговля Республики Беларусь

Постсоветская Белоруссия к настоящему времени сформировалась как страна с экспортно ориентированной экономикой. Более половины товаров, произведённых в Белоруссии, поставляется на экспорт.

Обусловлено это низким внутренним спросом, неспособным обеспечить потребление значительной части промышленной продукции, производимой в стране. В свою очередь, уменьшение объёмов производства в условиях рыночной экономики неминуемо приведёт к банкротству предприятий, способных функционировать только в рамках массового выпуска товаров.

Промышленное производство – это четверть валового внутреннего продукта Белоруссии (25,5 % в 2020 г.). Наиболее развитые промышленные отрасли: машиностроение, лёгкая и пищевая промышленность, деревообработка, нефтехимическая и фармацевтическая отрасли [1].

Таким образом, развитие экспорта – ключевое направление, обеспечивающее рост и устойчивость национальной экономики.

С целью развития экспорта в Республике Беларусь была разработана система государственной поддержки. Её меры, направленные на создание благоприятных условий

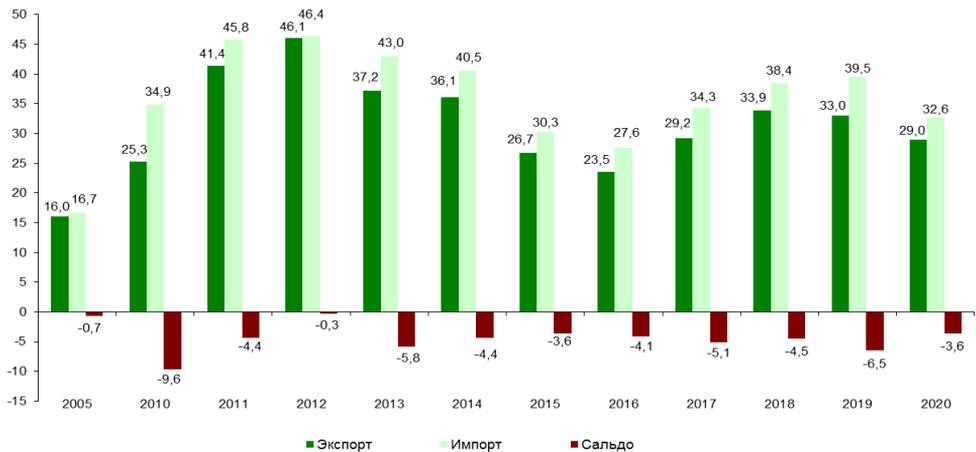
для экспортёров, включают в себя систему льгот и преференций, а в определённых случаях – освобождение от НДС или налоговую компенсацию.

Отдельное место в структуре экспорта Белоруссии занимает реэкспорт. Основными товарами реэкспорта являются энергоносители и сырьё. Однако в последнее время на фоне санкционных ограничений, возникших между РФ и ЕС, в структуре реэкспорта Белоруссии заняли своё положение продукты питания. Категория этих товаров зачастую экспортируется после незначительной переработки (фасовка, упаковка и т. п.).

Согласно данным за 2019 г., внешнеторговый оборот Республики Беларусь составил 72,3 млрд

долл., что на 20 % больше, чем в 2010 г., и на 41 % больше, чем в 2016 г. Показатель экспорта товаров равен 32,9 млрд долл., что на 30 % больше, чем в 2010 г., и на 40 % больше, чем в 2016 г.

По итогам 2020 г. внешнеторговый оборот товаров составил 61 659,3 млн долл., из которых экспорт – 29 040,5 млн долл., а импорт – 32 618,8 млн долл. Таким образом, по сравнению с 2019 г. из расчёта в текущих ценах оборот внешней торговли товарами составил 85,1 %, экспорт – 88,1 %, импорт – 82,6 %. Экспорт товаров в натуральном выражении в 2020 г. по сравнению с 2019 г. сократился на 0,4 %, импорт увеличился на 9,5 %. Средние цены экспорта сократились на 11,5 %, импорта – на 8,7 %.



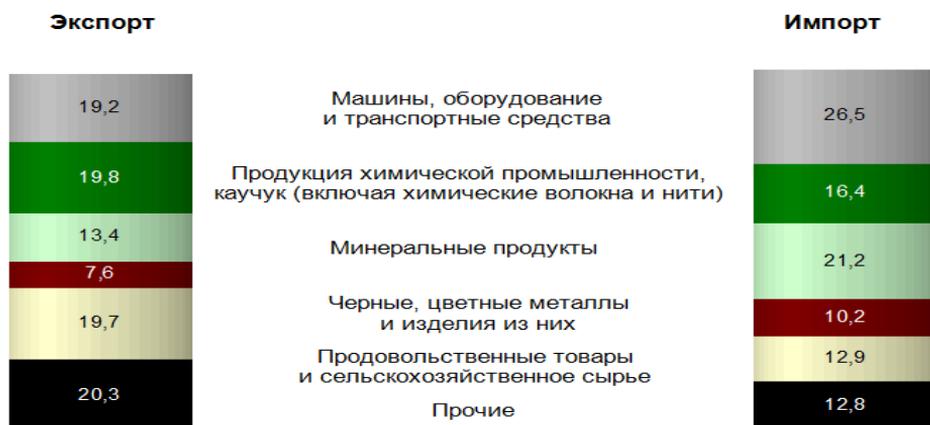
**Рис. 1. Внешнеторговый оборот товарами (млрд долл.)**

*Источник: Белстат*

Нефть и нефтепродукты составляют пятую часть всего внешнего товарооборота Республики Беларусь. Ключевые

позиции в структуре экспорта товаров также занимают: калийные удобрения, грузовые автомобили, мо-

лочная продукция, тракторы; импорт: природный газ, чёрные металлы, легковые автомобили, смартфоны и другая компьютерная техника.



**Рис. 2. Товарная структура экспорта и импорта Республики Беларусь в 2020 г.**

*Источник: Белстат*

В структуре товарных разделов белорусского экспорта минеральные продукты занимают 22,5 % всего экспорта из Республики Беларусь, продукция химической промышленности – 14,6 %, продукты животного происхождения – 9,4 %. В структуре импорта: минеральные продукты – 26,7 %, различные машины, оборудование и механизмы – 16,4 %, драгоценные металлы и изделия из них – 10 %.

Структура экспорта из Республики Беларусь по товарным группам: 21,8 % – минеральное топливо, нефть и продукты её перегонки, 10,8 % – экспорт всех видов удобрений, 7,1 % – средства наземного транспорта и их частей. Структура импорта по товарным группам: 26,1 % – минеральное топливо, 9,4 % – различное оборудование и

механизмы, 7,1 % – различные электрические машины и оборудование, звуковое оборудование и их части.

В структуре экспорта по товарным позициям первое место по выручке занимает экспорт нефтепродуктов – 17,1 %, калийные удобрения – 9,1 %, экспорт грузовых автомобилей – 3,5 %. В структуре импорта по товарным позициям лидируют: сырая нефть – 17,2 %, природный и нефтяные газы – 7,4 %, легковые автомобили – 3,1 % [2].

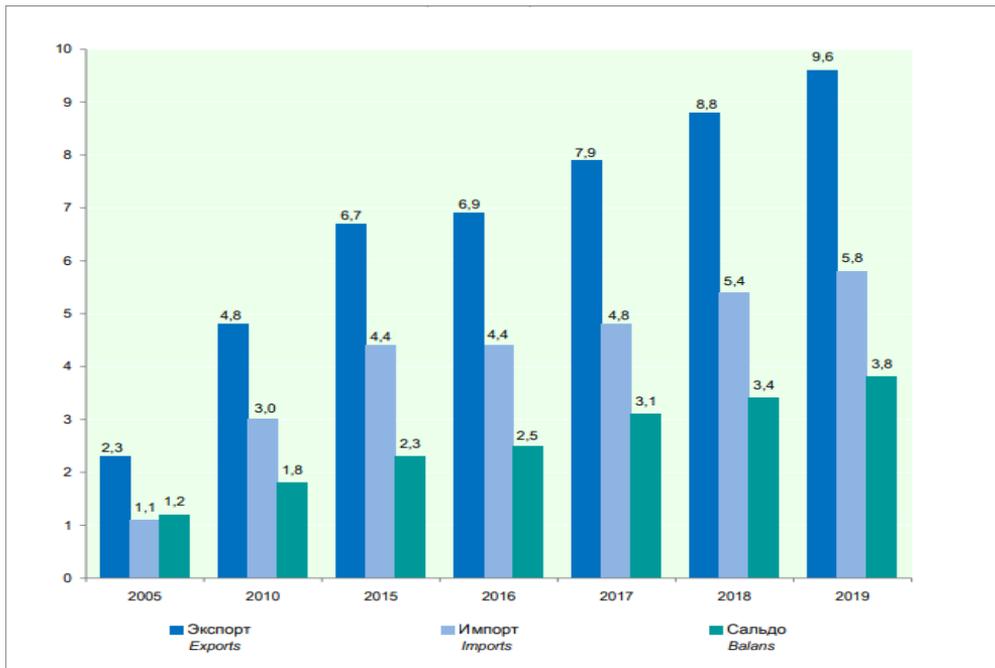
Определённых успехов Республика Беларусь смогла добиться на мировом рынке услуг. Согласно данным за 2019 г., Белоруссия экспортировала услуги на общую сумму 9,7 млрд долл. Этот показатель почти в два раза превышает уровень 2010 г. Большая

часть экспорта услуг традиционно приходится на транспорт – 42 %. Сектор ИТ, развитию которого уделялось особое внимание, принёс 29 %.

Согласно данным за 2018 г., рост объёмов внешней торговли товарами и услугами составил 14,4 % –

83,3 млрд долл. в 2018 г. против 72,8 млрд долл. в 2017 г.

Основная часть экспорта услуг приходится на Российскую Федерацию (около трети), США, Германию, Китай, Кипр, Литву, Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Польшу [3].



**Рис. 3. Внешнеторговый оборот услуг (млрд долл.)**

*Источник: Белстат*

Несмотря на положительное сальдо торговли услугами, этого объёма недостаточно, чтобы ком-

пенсировать отрицательное сальдо внешней торговли товарами Республики Беларусь.



**Рис. 4. Внешняя торговля Республики Беларусь**

Источник: banki24.by

На приведённой выше диаграмме можно наблюдать, что одна из ключевых характеристик внешней торговой деятельности государства – сальдо торговли товарами – на протяжении многих лет, за исключением 2012 г., находится в отрицательных значениях. В 2015 г. дефицит внешнеторгового баланса по отношению к 2014 г. несколько сократился, однако это произошло на общем фоне сокращения экспорта и импорта товаров.

Согласно данным за 2016 г., отрицательное сальдо внешней

торговли товарами и услугами составило 49,8 млн долл. Отрицательное сальдо внешней торговли товарами составляло 2,592 млрд долл. Положительное сальдо внешнеторгового оборота услуг выросло на 12,5 %, составив 2,543 млрд долл.

Определённого успеха белорусской внешней торговле удалось добиться в 2020 г., когда сальдо внешней торговли товарами и услугами улучшилось по сравнению с 2019 г. на 2,3 млрд долл., до 1,9 млрд долл.

**Таблица 1.**

**Показатели внешней торговли Республики Беларусь товарами  
и услугами по итогам 2020 г. (млн долл.),  
по данным Нацбанка (источник – *tufln.by*)**

Показатели	2020 г.
Экспорт товаров и услуг	37 041,9
к аналогичному периоду предыдущего года, %	88,2 %
Импорт товаров и услуг	35 160,2
к аналогичному периоду предыдущего года, %	83,0 %
Сальдо товаров и услуг	1 881,7
Экспорт товаров (в ценах FOB)	28 256,9
к аналогичному периоду предыдущего года, %	87,4 %
Импорт товаров (в ценах FOB)	30 225,7
к аналогичному периоду предыдущего года, %	82,8 %
Сальдо товаров	-1 968,8
Экспорт услуг	8 785,0
к аналогичному периоду предыдущего года, %	91,1 %
Импорт услуг	4 934,5
к аналогичному периоду предыдущего года, %	84,3 %
Сальдо услуг	3 850,5

**Таблица 2.**  
**Внешняя торговля товарами Республики Беларусь**  
**за 2016–2020 гг. (млн долл.),**  
**по данным Белстата (источник – *tyfin.by*)**

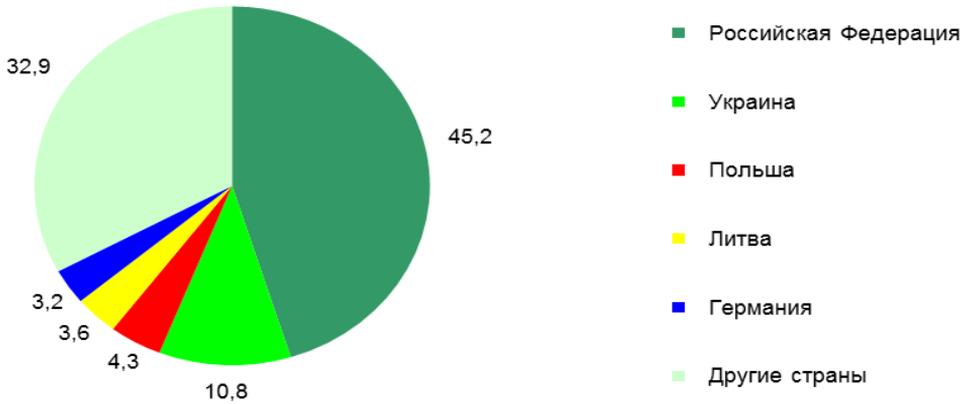
Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Оборот внешней торговли товарами Республики Беларусь	51 148	63 475	72 348	72 432	61 660
экспорт	23 538	29 240	33 907	32 955	29 041
импорт	27 610	34 235	38 441	39 477	32 619
сальдо	–4 072	–4 995	–4 534	–6 522	–3 578
со странами СНГ	31 194	38 564	43 062	43 437	36 140
экспорт	14 648	17 493	18 762	19 376	17 843
импорт	16 546	21 071	24 300	24 061	18 297
сальдо	–1 898	–3 578	–5 538	–4 685	–454
из них с Российской Федерацией	26 255	32 497	35 605	35 703	29 519
экспорт	10 948	12 898	12 986	13 686	13 132
импорт	15 307	19 599	22 619	22 017	16 387
сальдо	–4 359	–6 701	–9 633	–8 331	–3 255
со странами вне СНГ	19 954	24 911	29 286	28 995	25 520
экспорт	8 890	11 747	15 145	13 579	11 198
импорт	11 064	13 164	14 141	15 416	14 322
сальдо	–2 174	–1 417	1 004	–1 837	–3 124

Ключевым торговым партнёром Республики Беларусь является Российская Федерация – важнейший поставщик энергоносителей, сырья для промышленности и в то же время основной покупатель продукции белорусской промышленности и сельского хозяйства.

Согласно данным Белстата, доля России в общем товарообороте Республики Беларусь несопоставима с долей других стран или даже целых групп стран. Однако Россия занимает 45 % в белорусском экспорте и 50 % в белорусском импорте. Это обусловлено тем, что экспорти-

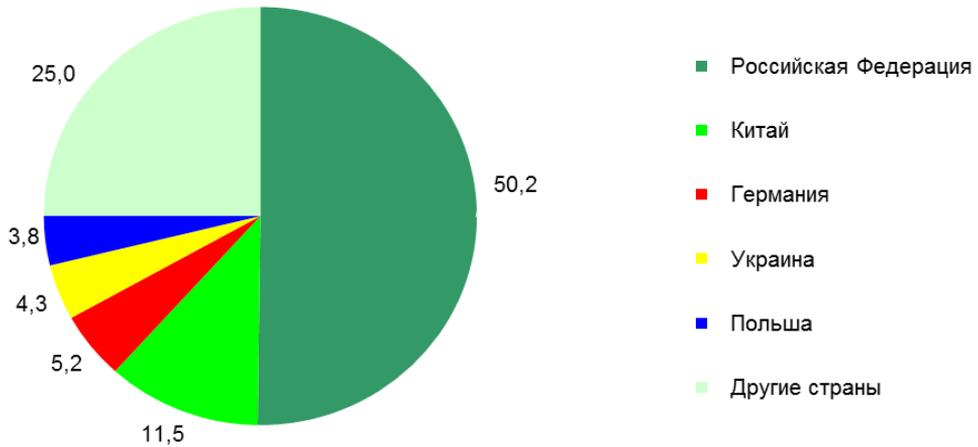
руемые из России сырье и энергоресурсы становятся для Белоруссии продукцией экспорта в другие страны. Важно понимать, что в резуль-

тате этого роль России в экономике Белоруссии куда более значительна, чем цифры в доле товарооборота.



**Рис. 5. Распределение экспорта товаров по странам – основным торговым партнёрам в 2020 году**

*Источник: Белстат*



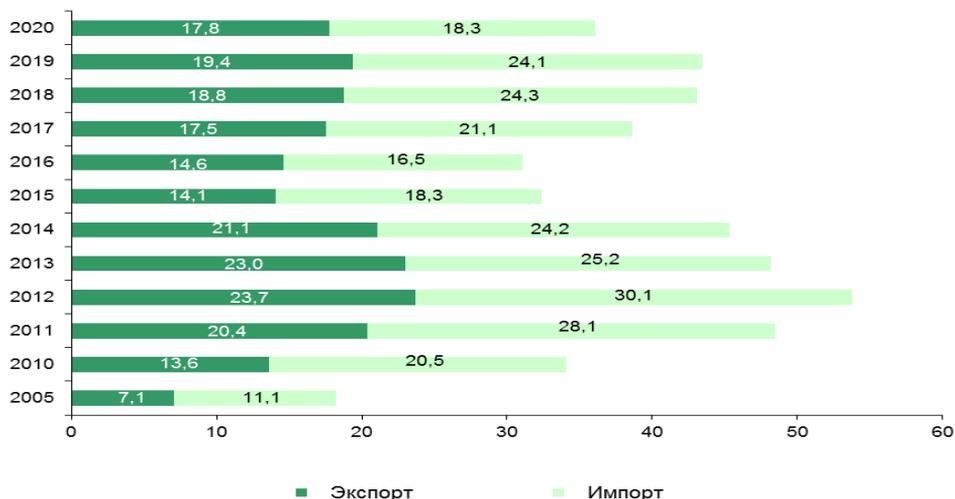
**Рис. 6. Распределение импорта товаров по странам – основным торговым партнёрам в 2020 году**

*Источник: Белстат*

Европейский союз занимает второе место в структуре товарооборота Республики Беларусь. На страны ЕС приходится 18,3 % белорусского экспорта и пятая часть импорта. Основными импортёрами белорусской продукции выступают: Германия, Польша, Литва, Нидерланды, Латвия и Бельгия. Стоит отметить, что в сложных условиях пандемии COVID-19 Белоруссии удалось нарастить экспорт в одиннадцать странах Европейского союза на общую сумму около 168 млн долл. [4].

В отличие от России, сальдо экспорта/импорта между Республикой Беларусь и Евросоюзом положительное.

Отдельно стоит отметить рост экспорта в страны, входящие в ЕАЭС. Согласно данным за 2019 г., экспорт вырос на 4,4 % по сравнению с показателями 2018 г. Наибольший рост отмечается в Армении – 40,1 %, в Казахстане – 5,1 %, в России – 4,5 %. В конечном счёте экспорт в страны ЕАЭС за 2020 г. составил 48,4 % от общих показателей.



**Рис. 7. Внешнеторговый оборот товаров Республики Беларусь со странами СНГ**

*Источник: Белстат*

Стремясь снизить экономическую зависимость от России, руководство Республики Беларусь предпринимает усилия по диверсификации своего экспорта. Особое внимание уделяется регионам Африки и Азии, а также Америки и Океании. В 2020 г. начался экспорт белорусских товаров в 10

новых стран. В их числе: Джибути, Южный Судан, Багамские Острова, Бурунди и другие.

В конечном счёте можно утверждать, что во внешней торговле постсоветской Белоруссии сложилась ситуация, для которой характерно превышение импорта това-

ров над экспортом и экспорта услуг над импортом. Ключевыми задачами руководства Республики Беларусь являются: стимулирование экспорта, разработка про-

грамм импортозамещения, сохранение тенденции преобладания экспорта услуг над импортом, позволяющей стабилизировать внешнеторговый баланс.

### Развитие взаимоотношений между Беларуссией и Прибалтикой в сфере транспортно-логистических услуг

Взаимоотношения Беларуссии и Прибалтики в сфере транспортно-логистических услуг имеют долгую историю. Ещё в советское время продукция белорусской промышленности, так же как и сейчас, распространялась за пределами республики, однако и белорусский промышленный, и прибалтийский транспортный комплексы функционировали в рамках единого социального государства.

В постсоветский период белорусской промышленности было необходимо не только найти рынки сбыта своей продукции, но и решить логистические задачи по транспортировке и доставке грузов.

В это же время Прибалтийские республики начали сталкиваться

с вопросом обеспечения загруженности своей транзитной инфраструктурой. Сложилась ситуация, при которой одной стороне было необходимо поставить на мировой рынок товар, произведённый на постсоветских промышленных мощностях, а другой – загрузить транспортно-транзитную инфраструктуру, ещё недавно обслуживавшую потребности советской экономики.

Неудивительно, что на стыке этих экономических интересов постсоветских государств естественным образом сформировалась транспортно-логистическая сцепка между Республикой Беларусь и морскими портами Прибалтики, в особенности Литвы.

**Таблица 3.**

#### Данные о внешней торговле Республики Беларусь со странами Прибалтики за 2020 г. (источник – *myfin.by*)

Страны мира	Товарооборот		Экспорт		Импорт		Сальдо, тыс. долл.
	тыс. долл.	в % к 2019 г.	тыс. долл.	в % к 2019 г.	тыс. долл.	в % к 2019 г.	
Всего	61 659 282,7	85,1	29 040 521,0	88,1	32 618 761,7	82,6	-3 578 240,7
Латвия	393 624,5	80,8	309 872,9	78,0	83 751,6	93,0	226 121,3
Литва	1 377 429,9	95,3	1 037 488,9	97,8	339 941,0	88,5	697 547,9
Эстония	165 039,1	117,6	93 125,7	86,2	71 913,4	223,0	21 212,3

Литва – ключевой партнёр Республики Беларусь на прибалтийском направлении. Белоруссия имеет с Литвой самый большой товарооборот, самый большой экспорт и импорт и самое большое сальдо, существенно опережая по этим показателям торговые отношения Белоруссии с Латвией и Эстонией.

Отдельно стоит отметить, что не только устойчивости транспортной сцепки Белоруссия – Литва, но и её развитию способствовала экономическая деятельность РФ.

С одной стороны, Российская Федерация сама активно использовала транзитную инфраструктуру Прибалтийских стран, таким образом поддерживая транспортную отрасль Литвы, Латвии и Эстонии, с другой – активно субсидировала экономику Республики Беларусь, обеспечивая сохранение и развитие её промышленного комплекса.

Согласно цифрам, представленным МВФ, только за период 2005–2015 гг. белорусская экономика получила поддержку от России в размере 106 млрд долл., что составляет около 9,7 млрд долл. в год. МВФ отмечает, что объём поддержки от России составлял от 11 до 27 % белорусского ВВП в год [5].

В конечном счёте ВВП страны за период 2010–2020 гг. увеличился в сопоставимых ценах на 18,3 %, рост производительности труда – на 28,2 %. ВВП на душу населения по паритету покупательной способности вырос с 15,4 тыс. долл. в 2010 г. до 20,2 тыс. долл. в 2020 г. [6].

Помимо роста экспорта товаров промышленного производства, Ре-

спублика Беларусь активно развивала транзитное направление своей транспортной отрасли, обеспечивая поток грузов между РФ и ЕС.

В результате этой деятельности, а также реализации китайской программы «Один пояс – один путь» руководство Республики Беларусь стало осознавать себя ключевым игроком на евразийском рынке транспортно-логистических услуг.

Очевидно, что воплотить эти амбиции стране, не имеющей выхода к морю, без сотрудничества со странами Прибалтики неосуществимо. Роль ключевого партнёра на этом направлении для руководства Республики Беларусь заняла Литва – приграничное государство с развитой транспортной и портовой инфраструктурой.

Во время ежегодного белорусско-литовского транспортного форума 2018 г., проходившего в Минске, начальник отдела программы развития Минтранса Беларуси Сергей Минчук подчёркивал, что Литва для Белоруссии – третий по величине партнёр по торговым услугам. В структуре общего объёма торговли услугами с Литвой, составлявшего в 2017 г. 700 млн долл., 82 % приходится на транспортные услуги. Сергей Минчук отмечал рост этого показателя более чем на 20 % в 2018 г.

Ключевой инфраструктурой, обеспечивающей транспортные возможности Белоруссии, безусловно, является Клайпедский порт. Белорусские грузы занимают долю 30 % всего грузооборота порта.

Вице-министр транспорта Литвы Ричардас Дегутис отмечал в этом заслугу хорошо налаженной работы логистических коридоров. По словам вице-министра, благодаря совместным усилиям Белорусской и Литовской железных дорог, а также портовым терминалам груз

из Белоруссии может проехать по территории Литвы, как через зелёную улицу [7].

При этом Клайпедский порт – единственный порт в Прибалтике, демонстрирующий уверенный рост грузооборота в течение последних пяти лет.



**Рис. 8. Изменение грузооборота портов в Прибалтике (млн тонн)**

*По данным baltnews.lt*

Падение грузооборотов латвийских и эстонских портов в первую очередь обусловлено потерей российского транзита нефти и угля. Согласно

статистике за 2020 г., объём перевалки угля в Латвии сократился на 78,4 %, до 2,4 млн тонн, нефтепродуктов – на 12,7 %, до 6,9 млн тонн [8].

Клайпедский порт в Литве не просто был спасён белорусским экспортом, но и обеспечил себе устойчивый рост. Отмеченное на графике повышение грузооборота Рижского порта в 2018 г. также было частично обеспечено ростом объёмов белорусского транзита через Латвию, выросшего по итогам года на 10 % [9].

Отдельно стоит подчеркнуть, что Клайпедский порт рассматривается руководством Республики Беларусь как основная инфраструктура, призванная обеспечить альтернативу российским поставкам нефти. Так, в 2020 г. через Клайпедский порт Минск уже осуществил поставку 80 тыс. тонн нефти из Норвегии [22], 87 тыс. тонн саудовской нефти [23] и почти 80 тыс. тонн нефти из США [24].

Генеральный директор Клайпедского порта Арвидас Вайткус отмечал, что порт в Клайпедке стал лидером среди всех портов Балтии, обогнав Германию, Швецию, Латвию и Эстонию, «и это наш совместный с партнёрами из Беларуси успех» [7].

Согласно данным за 2017 г., в Клайпедском порту было перевалено 43,2 млн тонн грузов, в их числе транзитные грузы составили 17,6 млн тонн, из которых белорусский транзит был равен 14,2 млн тонн [7]. Таким образом, Республика Беларусь обеспечивала существенную долю транзита грузов, переваленных в Клайпедке.

Максимальный удельный вес белорусских грузов в Рижском порту занимал 10 % всего грузооборота. Большую их часть составляли не-

фтепродукты, в особенности мазут. Комментируя возможную потерю Латвией белорусских грузов, исполнительный директор Балтийской ассоциации транспорта и логистики Ивар Ландманис сообщал: «Мы знаем, что в Латвию идут и нефтепродукты, и много щепы. <>> Если это развернётся от нас – конечно, это повлияет. Знаете, уголь из России, его падение – оно было большим, и тогда удельный вес белорусских грузов в нашем транзите стал намного больше. Например, в Вентспилс идёт щепы и нефтепродукты, это мазут. Если они исчезнут – то это падение более чем на 2 млн тонн» [8].

Отметим, что Латвия всеми силами стремится сохранить свою транзитную отрасль. Спасение видится в развитии инфраструктуры по перевалке контейнерных грузов из Китая. В конце августа 2020 г. министр сообщения Талис Линкайтс принял участие в церемонии открытия в Рижском порту нового контейнерного крана, призванного ускорить перевалку контейнерных грузов. Торжественное открытие крана началось с разгрузки контейнеровоза китайской компании *COSCO Shipping Lineds* [8].

Совсем недавно, в апреле этого года, терминал навалочных грузов Рижского порта *Alpha Osta*, изначально создававшийся под транзит минеральных удобрений из России и Белоруссии, переориентировался на перевалку зерна. Компания сельскохозяйственных услуг *LATRAPS* приобрела в *Alpha Osta* долю в размере 50 % + 1 акция. Связано это во

многим и с тем, что Латвия вошла в топ-10 покупателей российских продовольственных товаров. Согласно данным федерального центра «Агроэкспорт», за январь – март текущего года Россия экспортировала в Латвию продукцию АПК на 197 млн долл., что на 64 % больше, чем в прошлом году. В физическом выражении поставки составили 751 тыс. тонн – на 40 % больше, чем за аналогичный период годом ранее. Отмечается, что Латвия стала ведущим поставщиком солода из России, его экспорт вырос в 8 раз, составив 39 тыс. тонн (15 млн долл.). К 2030 году Россия может нарастить поставки продукции АПК в Латвию на 200 млн долл. [10].

В целом ситуация с белорусскими грузами в латвийских портах пока не так плоха. За январь – февраль 2021 года в Латвии ощутимо рос импорт продукции лесной отрасли. В страну было ввезено продукции лесной отрасли на 162,671 млн евро, что на 10,8 % больше, чем в прошлом году. Наибольшее число продукции ввезено из Белоруссии – 33,111 млн евро, что составляет 20,4 % от всего импорта. Импорт из Литвы составил 20,2 % (32,865 млн евро), 12,3 % – из России (20,051 млн евро). Таким образом, по сравнению с прошлым годом импорт из Литвы вырос на 13,4 %, из России – на 38,9 %, из Белоруссии – на 49,7 % [11].

Доля белорусских нефтепродуктов в портах Латвии, несмотря ни на что, растёт. Министр сообщения Латвии Талис Линкайтс отмечал, что «в первые два месяца этого года

выросла доля белорусских грузов, а именно нефтепродуктов. Мы будем следить, является ли это долгосрочной тенденцией или же это просто переброска отдельных грузов из Литвы в Латвию» [9].

В марте этого года Белоруссия также планировала экспортировать до 300 тыс. тонн нефтепродуктов через порты Эстонии и Латвии. Агентство *Reuters* со ссылкой на данные *Refinitiv Eikon* сообщало о запланированной поставке 174 тыс. тонн мазута с Мозырского и Новополоцкого НПЗ в эстонский порт Мууга. В Рижский и Вентспилский порт планировалось поставить 111 тонн бензина с Мозырского НПЗ [12].

Географически у Латвии больше шансов, чем у Эстонии, в конкурентной борьбе за белорусский транзит нефтепродуктов. Однако политически руководство Эстонии проводит более сдержанную политику в отношении с Белоруссией, во многом опираясь на финскую модель и таким образом сохраняя за собой возможности белорусского транзита.

Лидерство Клайпедского порта в Прибалтике, отмеченное выше, продолжилось и в 2021 г., при этом он уступает только крупным российским портам и польскому Гданьску. Клайпедский порт – в пятёрке лидеров по перевалке грузов на Балтике.

В период за январь – февраль 2021 г. в Клайпедке было перевалено 7,508 млн тонн грузов. Этот показатель на 10,7 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом в Клайпедском порту было

перевалено грузов больше, чем во всех портах Латвии, где перевалка грузов сократилась на 11,8 %, – 7,047 млн тонн. Грузооборот Таллинского порта ещё в прошлом году были на 55 % меньше, чем в Клайпеде.

«Результаты двух месяцев отличные и обнадеживающие. Можно сказать, что начало года соответствует текущей позиции бизнеса по выращиванию «жирного» будущего. Однако сегодня сложно прогнозировать рост грузоперевозок. Поэтому мы очень надеемся, что увеличение, которое мы имеем сейчас, компенсирует возможную неопределённость на предстоящий период», – отметил гендиректор Клайпедского порта Альгис Латакас [13].

Согласно приведённой статистике, наибольший рост фиксируется в сегменте навалочных грузов – 17,8 %. Грузооборот наливных грузов вырос на 7 %, генеральных – на 2,8 %. По сравнению с февралём 2020 г. общий рост составил 26,1 %.

Ключевое значение в перевалке сыпучих грузов занимает крупнейшее портовое предприятие *Biģiņķu kravniņu termināls* (терминал навалочных грузов), треть акций которого принадлежит ОАО «Беларуськалий».

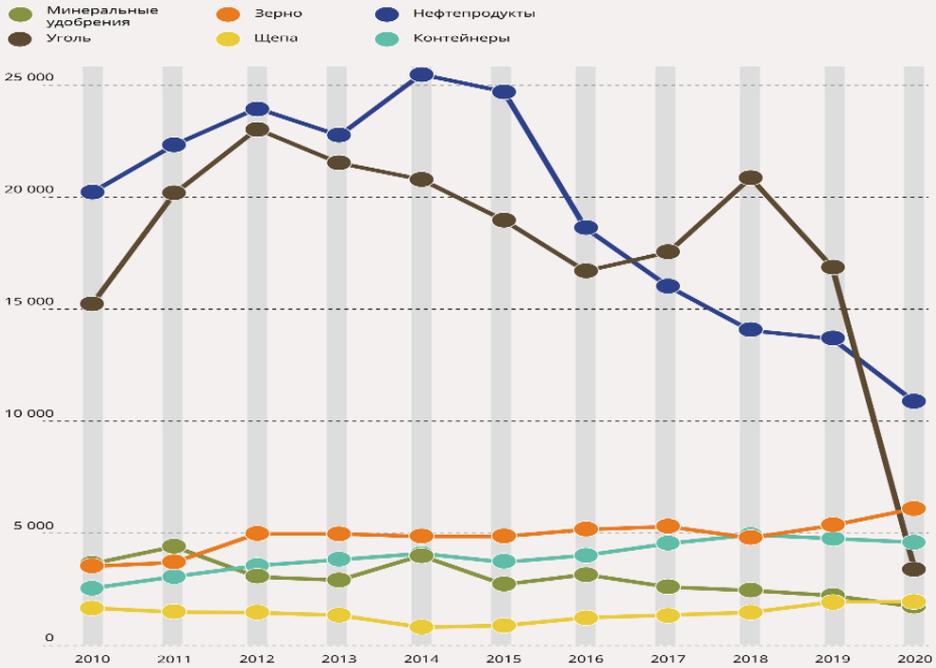
Совладелец терминала Игорь Удовицкий отметил, что «общий оборот по одним лишь калийным удобрениям, а были ещё и другие грузы, составил 964 тыс. тонн. Для сравнения: в феврале 2020 года перевалка калия составил 553 тыс. тонн. Таким образом, грузооборот вырос на 411 тыс. тонн – более чем на 57 процентов» [13].

В это же время грузооборот латвийских портов, потерявших транзит российского угля, продолжал падение. Так, грузооборот Рижского порта сократился на 14,6 % – 3,426 млн тонн, Вентспилсского – на 16 % – 2,252 млн тонн. Только в Лиепайском порту грузооборот незначительно вырос, на 0,8 % – 1,001 млн тонн.

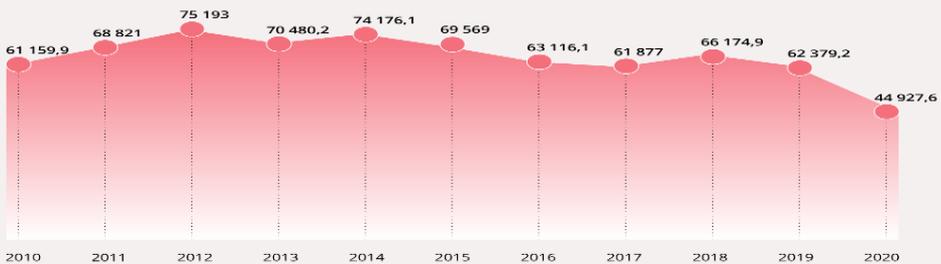
## Главные грузы в портах Латвии: динамика за десять лет

В прошлом году объем перевалки зерна в Латвии впервые превысил объем перевалки угля.

### Изменение соотношения грузов за 10 лет (тыс. тонн)



### Общий объем грузооборота в 2010–2020 годах (тыс. тонн)



Редактор: Лидия Жирнова. Дизайнер: Анна Фокарева. Корректор: Юлия Гаранина  
Источник: Министерство сообщения Латвии



Рис. 9. Главные грузы в портах Латвии: динамика за десять лет

Источник: lv.sputniknews.ru

Генеральный директор Клайпедского порта Арвидас Вайткус отмечал, что в развитие инфраструктуры дирекцией порта за последние 10 лет было вложено около 347,9 млн евро. «Не могу сказать, что все эти инвестиции – под белорусский груз, но под белорусский груз – в основном, чтобы белорусские грузы быстро приходили в порт и имели хороший оборот», – отмечал Арвидас Вайткус [7].

В результате проделанной работы были расширены два нефтяных терминала и терминалы минеральных удобрений АО «Клайпедская стивидорная компания» (*Klasco*) и ЗАО «Клайпедская морская стивидорная компания *Vega*». Также в порту были построены новые причалы ЗАО *Birių krovinių terminalas* (БКТ), занимающегося перегрузкой белорусского калия. А. Вайткус отдельно подчёркивал, что «сейчас БКТ имеет возможность пропускать 13 млн тонн, и компания продолжает инвестировать в дальнейшее развитие. Причём прирост грузооборота на этом терминале позволяет нам окупить наши инвестиции быстрее, чем за один год. Просто фантастика. Не сомневаюсь, что и Беларусь на этом сильно заработает» [7].

Ранее, в 2013 г., Белорусская калийная компания (БКК) совместно с «Беларуськалием» оформила две крупные сделки по приобретению собственности в Клайпедском порту, увеличивая таким образом экспортные продажи белорусских калийных удобрений. По итогу сделки «Беларуськалий» стал владельцем

30 % терминала БКТ, что позволило БКК не только развиваться в сфере традиционной перевалки грузов, но и сделать серьёзный рывок в контейнерном секторе транспортных услуг. Таким образом, не имея прямого выхода к морю, Республика Беларусь обеспечила себе гарантированный экспорт калийных удобрений морским путём, а БКТ – рост своей капитализации.

Но на этом инвестиции БКК в Клайпедском порту не закончились. Реализовывая комплексную стратегию по наращиванию экспорта своей продукции через Клайпедский порт, БКК в 2015 г. становится основным акционером литовской компании *Fertimara*. Помимо предоставления транспортно-экспедиторских услуг, *Fertimara* занимается агентированием и фрахтованием судов. Приобретая этот актив, БКК не только увеличивала свои доходы, но и смогла участвовать в развитии своего судового брокера, получая дополнительные преимущества в области фрахта судов.

Таким образом БКК смогла контролировать всю логистическую цепочку экспорта калийных удобрений и напрямую участвовать практически во всех операциях, связанных с экспортом калийных удобрений, как производитель, продавец, стивидор, судовой агент, брокер.

Сотрудничество Литовских и Белорусских железных дорог, в свою очередь, стало ключевым звеном в обеспечении поставок продукции БКК от места производства до портовой инфраструктуры в Клайпедке.

В целом Республика Беларусь занимает первое место в структуре грузов, перевезённых Литовской железной дорогой. В 2020 г. доля белорусских поставок составила 34 %. На втором месте – грузы из России, 25 % [14].

Однако это далеко не единственное направление сотрудничества ЛЖД и БЖД. Контейнерные перевозки Китай – Европа – Китай, развитие логистической инфраструктуры китайского индустриального парка «Великий камень» в сотрудничестве с литовскими СЭЗами в Каунасе и Клайпеде – сфера особых интересов Литвы и наиболее перспективное направление сотрудничества двух стран.

В апреле этого года председатель правления ЕАБР Николай Подгузов отмечал, что «в перспективе агрегированный контейнеропоток по оси Китай – ЕАЭС – ЕС через территорию ЕАЭС может составить до 1,5–2 миллиона ДФЭ». Н. Подгузов подчеркнул, что Центральный евразийский коридор через Казахстан, Россию и Белоруссию – наиболее оптимальное направление для движения контейнерных поездов из Китая в Европу [15].

Нельзя обойти стороной реализацию совместного проекта Литвы, Белоруссии и Украины – поезда комбинированного транспорта «Викинг». За 15 лет, с момента запуска первого поезда по маршруту Ильичевск – Киев – Минск – Клайпеда, «Викинг» прошёл 4 млн км и перевёз более 9,5 млн контейнеров.

Руководство Литвы прилагает немало усилий для привлечения

Турции к развитию «Викинга». Предполагается, что турецкий транзит поможет снизить потери в случае ухода транзита белорусских калийных удобрений.

Так, во время недавнего обсуждения этого вопроса на заседании парламентского комитета Литвы по экономике было высказано предложение о привлечении в Литву взамен уходящему белорусскому транзиту транзита грузов из Турции. Менеджер ЛЖД по международным отношениям Лауринас Бучалис, отмечая большой потенциал проекта, подчеркнул значимость турецкого грузопотока в Скандинавию: «Есть большой поток грузов из Турции на скандинавский рынок, и теперь это идёт по кругу, по морю вокруг всего материка и в Скандинавию» [7]. Лауринас Бучалис отметил, что для привлечения турецких грузов *LTG Cargo* уже создала в этом году своё представительство на Украине – *LTG Cargo Ukraine*. Предполагается, что представительство займётся развитием черноморского маршрута: груз из Турции через украинские порты, по железной дороге через Белоруссию будет направляться в Литву, а затем через Клайпедский порт в Скандинавию.

Помимо Литвы, активное участие в продвижении проекта принимает Украина. Ранее, в рамках официального визита президента Литвы Гитанаса Науседы на Украину, между Министерством инфраструктуры Украины и Министерством транспорта и коммуникаций Литвы было заключено соглашение о сотрудничестве в сфере развития

пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок. Помимо прочего, стороны договорились «прилагать усилия, направленные на признание украинских морских портов Чёрного моря южными воротами Литвы, а Клайпедского государственного морского порта – северными воротами Украины» [17].

Стоит отметить, что это не первая попытка Литвы привлечь турецкий транзит. Ещё в 2010 г. экс-президент Литвы Даля Грибаускайте приглашала Турцию присоединиться к трёхстороннему соглашению между Литвой, Украиной и Белоруссией о транспортном коридоре от Балтийского моря к Чёрному [18]. В 2013 г. был подписан меморандум о взаимном соглашении Министерства транспорта и сообщений Литвы и Министерства транспорта морской политики и коммуникаций Турции по сотрудничеству в области транспорта, а в 2017 г. Литва призывала Турцию принять участие в развитии проекта комбинированного транспорта – поезда «Викинг» [19].

Судя по всему, Литва в новых условиях переориентации белорусского транзита и дальше будет предпринимать попытки по перехвату турецкого грузопотока на свои порты.

В целом транзит калийных удобрений из Белоруссии обеспечивает около трети от общих объёмов перевалки грузов в Клайпедском порту – до 10 млн тонн в год. Его переориентация вслед за нефтяным транзитом станет большой потерей для всей транспортно-логистической

отрасли Литвы. Глава дирекции Клайпедского порта Альгис Латакас по этому поводу заявлял: «Несомненно, если построенный в Усть-Луге новый терминал удобренный будет предназначен для груза, который сегодня переваливается через Клайпедский порт, то убыток будет большим. Одних только белорусских грузов в Клайпедке переваливают около трети, а основная их часть является насыпными грузами, которые, вероятно, могут переваливаться в порту Усть-Луга» [20]. В свою очередь, заместитель генерального директора холдинга РЖД Алексей Шило недавно сообщил, что в рамках переориентации белорусского экспорта на российские порты РЖД готовы перевозить не только удобрения, но и лес [21].

На фоне кризиса вектора внешней политики Республики Беларусь, вызванного политической турбулентностью во время последних президентских выборов, транспортно-логистическому сотрудничеству между Прибалтикой и Республикой Беларусь был нанесён серьёзный урон. Трудно сделать краткосрочные и даже среднесрочные прогнозы относительно дальнейшего развития торговых и транспортных отношений между этими странами. Очевидно, какой-то транзит будет сохранён, в особенности калийных удобрений, однако очень многое будет зависеть от дальнейшего развития политической ситуации в Белоруссии.

В долгосрочной перспективе у Республики Беларусь есть все шансы занять место ключевого игрока

на рынке транспортных услуг Евразии в сотрудничестве с Прибалтийскими странами.

### **Заключение**

Постсоветская Белоруссия сформировалась как страна с экспортно ориентированной экономикой, при которой большая часть товаров, произведённых в стране, отправляется на экспорт. В этих условиях развитие экспорта – ключевое направление, обеспечивающее рост и устойчивость национальной экономики Белоруссии.

Нефть и нефтепродукты составляют пятую часть всего внешнего товарооборота Республики Беларусь. Ключевые позиции в структуре экспорта товаров также занимают: калийные удобрения, грузовые автомобили, молочная продукция, тракторы; импорта: природный газ, чёрные металлы, легковые автомобили, смартфоны и другая компьютерная техника.

В структуре белорусской внешней торговли характерно превышение импорта товаров над экспортом и экспорта услуг над импортом. На данный момент, несмотря на положительное сальдо торговли услугами, этого объёма недостаточно, чтобы компенсировать отрицательное сальдо внешней торговли белорусскими товарами.

Ключевым торговым партнёром Республики Беларусь является Российская Федерация. Это не только основной покупатель продукции белорусской промышленности и

сельского хозяйства, но и важнейший поставщик энергоносителей, сырья для промышленности. Однако Россия – это только половина торговли, другая половина – это Украина и страны ЕС, в особенности Польша и Прибалтика.

Российская Федерация не первый год прилагает усилия по переориентации белорусского экспорта нефтепродуктов, обеспеченного беспрошлыми поставками российской нефти, на портовую инфраструктуру в России. Республика Беларусь экспортирует около 10–11 млн тонн нефтепродуктов в год – бензина, дизельного топлива, газойля, масел и мазута. Через порты Прибалтики на мировой рынок отправляется около 6 млн тонн нефтепродуктов в год (весь морской транзит), 3–3,5 млн тонн нефтепродуктов в год отправляется на Украину.

Республика Беларусь решила перенаправить на российские порты только половину морского транзита нефтепродуктов. Согласно межправительственному соглашению об организации перевалки 9,8 млн тонн белорусских нефтепродуктов через российские порты в период 2021–2023 гг., предполагается, что в 2021 г. поставки будут равны 2 млн тонн нефтепродуктов, в 2022 г. объёмы перевалки должны составить около 3,2 млн тонн, в 2023 г. – 3,1 млн тонн. Обозначенные в договоре объёмы носят рекомендательный характер.

Реализация этого проекта будет существенно осложняться тем, что для Белоруссии прибалтийские пор-

ты более конкурентоспособны по сравнению с логистикой в направлении портов Ленинградской области. Даже несмотря на уже предоставленную РЖД 50%-ную тарифную скидку для белорусских нефтепродуктов, призванную компенсировать разницу в расстоянии (до прибалтийских портов примерно 400 км, до российских – 800 км), транспортные издержки на обслуживание подвижного состава за счёт удвоения пробега в расчёте на одну перевезённую тонну возрастают. Кроме того, в отличие от портов Прибалтики, российские порты замерзают во время сильных морозов, и для обеспечения транзита могут понадобиться судна ледового класса, что также будет способствовать удорожанию транспортных издержек.

Не стоит забывать и о том, что Белорусская нефтяная компания, помимо договора с российской стороной, имеет также договоры с терминалами портов в Прибалтике, традиционно конкурирующими за белорусский транзит. На фоне заключения нового договора с РФ прибалтийские транспортные и портовые компании могут пойти на

снижение тарифов для белорусских грузов. Для эффективного решения подобных задач БНК с 2012 г. работает на прибалтийском рынке транспортных услуг через свою дочернюю компанию *TransBaltic OIL*. Кроме того, по сообщениям концерна «Белнефтехим», из-за налогового манёвра РФ стоимость российской нефти для Республики Беларусь в 2021 г. повысится до 88–90 % от мировой цены, тогда как в 2020 г. цена составляла 85 % от мировой.

Таким образом, с точки зрения логистики прибалтийские порты остаются наиболее выгодным направлением для белорусского транзита нефтепродуктов. В этих условиях руководство Республики Беларусь продолжит настаивать на дополнительных компенсациях и скидках для своего транзита нефтепродуктов через российскую инфраструктуру. В отсутствие компенсации издержек от реализации нового логистического маршрута соглашение о переориентации белорусского транзита нефтепродуктов на российские порты, на наш взгляд, не заработает в полную силу.

### Список литературы

1. Беларусь накачивает транзитом Латвию вместо Литвы // URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/20210413-belarus-nakachivaet-tranzitom-latviyu-vmesto-litvy/> (дата обращения: 03.06.2021).
2. Беларусь – Литва: обречены на транспортно-логистическую «сцепку» // URL: <https://www.belrynok.by/2018/10/08/belarus-litva-obrecheny-na-transportno-logisticheskuyu-stsepku/> (дата обращения: 03.06.2021).

3. Вместо белорусских: Литва понадеялась на грузы из Турции // URL: <https://lt.sputniknews.ru/economy/20210331/14806709/Vmesto-belorusskikh-Litva-ponadeyalas-na-gruzy-iz-Turtsii.html> (дата обращения: 03.06.2021).
4. Внешняя торговля Республики Беларусь // URL: <https://myfin.by/wiki/term/vneshnyaya-torgovlya-respubliki-belarus> (дата обращения: 03.06.2021).
5. Грузы из РФ и Белоруссии оказались главными на железных дорогах Литвы // URL: <https://lt.sputniknews.ru/20210402/Gruzy-iz-RF-i-Belorusii-okazalis-glavnymi-na-zheleznykh-dorogakh-Litvy--14817627.html> (дата обращения: 03.06.2021).
6. Импорт продукции лесной отрасли увеличился на 10,8 % // URL: <https://rus.delfi.lv/biznes/bnews/import-produkcii-lesnoj-otrasli-velichilsya-na-10-8.d?id=53131889> (дата обращения: 03.06.2021).
7. Клайпедский порт – в пятёрке лидеров по перевалке грузов на Балтике // URL: <https://www.delfi.lt/ru/news/economy/kljajpedskij-port-v-pyaterke-liderov-po-perevalke-gruzov-na-baltike.d?id=86763345> (дата обращения: 03.06.2021).
8. Клайпедский порт: потеря белорусских удобрений станет вызовом, убытки будут большими // URL: [https://interfax.by/news/policy/ekonomicheskaya\\_politika/1294189/](https://interfax.by/news/policy/ekonomicheskaya_politika/1294189/) (дата обращения: 03.06.2021).
9. Литва пригласила Турцию присоединиться к проекту «Викинг» // URL: <https://portnews.ru/news/51961/> (дата обращения: 03.06.2021).
10. Минск подтвердил закупку 80 тыс. тонн норвежской нефти // URL: <https://tass.ru/ekonomika/7564305> (дата обращения: 03.06.2021).
11. Первый танкер с американской нефтью для Белоруссии прибыл в порт Литвы // URL: <https://ria.ru/20200606/1572553654.html> (дата обращения: 03.06.2021).
12. Под санкции попала только Литва: Беларусь меняет схему поставки нефтепродуктов // URL: <https://lv.sputniknews.ru/20210302/Pod-sanktsii-popala-tolko-Litva-Belarus-v-marte-menyayet-skhemu-postavki-nefteproduktov--15262554.html> (дата обращения: 03.06.2021).
13. Порты в опасности. Латвийский транзит боится белорусских санкций // URL: [https://yandex.ru/turbo/lv.baltnews.com/s/ekonomika\\_online\\_novosti/20200907/1024172169/Porty-v-opasnosti-Latviyskiy-tranzit-boitsya-belorusskikh-sanktsiy.html](https://yandex.ru/turbo/lv.baltnews.com/s/ekonomika_online_novosti/20200907/1024172169/Porty-v-opasnosti-Latviyskiy-tranzit-boitsya-belorusskikh-sanktsiy.html) (дата обращения: 03.06.2021).
14. Президентский сайт Республики Беларусь. Ключевые торговые партнёры // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/vneshnjaja-torgovlya/torgovye-partnjory> (дата обращения: 03.06.2021).
15. Президентский сайт Республики Беларусь. Промышленность // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/promyshlennost> (дата обращения: 03.06.2021).

16. Президентский сайт Республики Беларусь. Экономика // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics#> (дата обращения: 03.06.2021).

17. РЖД готовы перевезти лес и удобрения из Белоруссии в российские порты // URL: <https://tass.ru/ekonomika/11104505> (дата обращения: 03.06.2021).

18. Танкер с саудовской нефтью для Белоруссии прибыл в Литву // URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/548154-tanker-s-saudovskoy-neftyu-dlya-belorussii-pribyl-v-litvu/> (дата обращения: 03.06.2021).

19. Товаропоток через страны ЕАЭС может достичь 1,5–2 млн TEU в год // URL: [https://eabr.org/press/news/tovaropotok-cherez-strany-eaes-mozhet-dostich-1-5-2-mln-teu-v-god/?sphrase\\_id=111828](https://eabr.org/press/news/tovaropotok-cherez-strany-eaes-mozhet-dostich-1-5-2-mln-teu-v-god/?sphrase_id=111828) (дата обращения: 03.06.2021).

20. Украина и Литва будут сотрудничать в развитии ж/д и автомобильных перевозок // URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/731155.html> (дата обращения: 03.06.2021).

21. Федеральный центр развития экспорта продукции АПК Минсельхоза России // URL: <https://aemcx.ru/2021/04/29/v-pervom-kvartale-rossiyskij-agroeks-2/> (дата обращения: 03.06.2021).

22. Чем торгует Беларусь. Товары наибольшего экспорта и импорта // URL: <https://banki24.by/news/3669-chem-torguet-belarus-tovary> (дата обращения: 03.06.2021).

23. International Monetary Fund Washington, D.C. // Press Release No. 16/143

24. // URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2016/cr16298.pdf> (дата обращения: 03.06.2021).

**ZAKHAROV Grigory V.** – researcher at the Institute of CIS Countries.

**Address:** B. Polyanka str., 7/10, p. 3., Moscow, 119180, Russian Federation.

**E-mail:** [gv.zakharov@yandex.ru](mailto:gv.zakharov@yandex.ru)

**Keywords:** belarusian foreign trade turnover, export, import, ports in the Baltic States, transit, Klaipeda, Ventspils, Riga, petrochemical industry, potash fertilizers.

# EXPORT-IMPORT TRANSIT POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF BELARUS IN THE BALTIC DIRECTION

## Annotation

The paper attempts to analyze the possibilities of developing relations between the Republic of Belarus and the Baltic states in the field of ensuring the transit of Belarusian exports and imports. In the first part, special attention was paid to the structure of foreign trade of the Republic of Belarus, as a result of which the main trading partners were identified, the indicators and characteristics of the industrial complex were analyzed, the features of the formed economic system of post-Soviet Belarus were revealed. In the second part of the study, the main attention is paid to the analysis of the importance of trade and economic activity of the Republic of Belarus in the Baltic countries. The assessments of the existing ones are given, and the ways of further development of relations between Belarus and the Baltic States in the field of transport and logistics economic activity are noted.

## References

1. Belarus is pumping Latvia with transit instead of Lithuania // URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/20210413-belarus-nakachivaet-tranzitom-latviyu-vmesto-litvy/> (date of application: 03.06.2021).
2. Belarus-Lithuania: doomed to transport and logistics “coupling” // URL: <https://www.belrynok.by/2018/10/08/belarus-litva-obrecheny-na-transportno-logisticheskuyu-stsepku/> (accessed: 03.06.2021).
3. Instead Belarusian: Lithuania hoped for loads from Turkey // URL: <https://lt.sputniknews.ru/economy/20210331/14806709/Vmesto-belorusskikh-Litva-ponadeyalas-na-gruzy-iz-Turtsii.html> (date accessed: 03.06.2021).
4. Foreign trade of the Republic of Belarus // URL: <https://myfin.by/wiki/term/vneshnyaya-torgovlya-respubliki-belarus> (date accessed: 03.06.2021).
5. Cargo from Russia and Belarus was the main railway of Lithuania // URL: <https://lt.sputniknews.ru/20210402/Gruzy-iz-RF-i-Belorussii-okazalis-glavnymi-na-zheleznykh-dorogakh-Litvy--14817627.html> (date accessed: 03.06.2021).

6. Imports of forest products increased by 10.8 % // URL: <https://rus.delfi.lv/biznes/bnews/import-produkcii-lesnoj-otrasli-uvlichilsya-na-10-8.d?id=53131889> (date of reference: 03.06.2021).
7. The port of Klaipeda is among the five leaders in cargo transshipment in the Baltic Sea // URL: <https://www.delfi.lt/ru/news/economy/klajpedskij-port-v-pyaterke-liderov-po-perevalke-gruzov-na-baltike.d?id=86763345> (accessed: 03.06.2021).
8. Klaipeda port: loss Belarusian fertilizers will be a challenge, losses will be large // URL: <https://interfax.by/news/policy/ekonomicheskaya-politika/1294189/> (date of access: 03.06.2021).
9. Lithuania has invited Turkey to join the project "Viking" // URL: <https://portnews.ru/news/51961/> (date of access: 03.06.2021).
10. Minsk confirmed the purchase of 80 tonnes of Norwegian oil // URL: <https://tass.ru/ekonomika/7564305> (date accessed: 03.06.2021).
11. The first tanker with American oil for Belarus has arrived at the port of Lithuania // URL: <https://ria.ru/20200606/1572553654.html> (date of application: 03.06.2021).
12. Only Lithuania was sanctioned: Belarus changes the scheme of oil products supply // URL: <https://lv.sputniknews.ru/20210302/Pod-sanktsii-popala-tolko-Litva-Belarus-v-marte-menyaet-skhemu-postavki-nefteproduktov--15262554.html> (accessed: 03.06.2021).
13. Ports are in danger. Latvian transit is afraid of Belarusian sanctions // URL: [https://yandex.ru/turbo/lv.baltnews.com/s/ekonomika\\_online-novosti/20200907/1024172169/Porty-v-opasnosti-Latviyskiy-tranzit-boitsya-belorusskikh-sanktsiy.html](https://yandex.ru/turbo/lv.baltnews.com/s/ekonomika_online-novosti/20200907/1024172169/Porty-v-opasnosti-Latviyskiy-tranzit-boitsya-belorusskikh-sanktsiy.html) (accessed: 03.06.2021).
14. Presidential website of the Republic of Belarus. Key Trading Partners // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/vneshnjaja-torgovlya/torgovye-partnjory> (accessed: 03.06.2021).
15. Presidential website of the Republic of Belarus. Industry // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli-promyshlennost> (accessed: 03.06.2021).
16. Presidential website of the Republic of Belarus. Economy // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics#> (date of application: 3.06.2021).
17. Russian Railways are ready to transport timber and fertilizers from Belarus to Russian ports // URL: <https://tass.ru/ekonomika/11104505> (accessed: 03.06.2021).
18. Tanker with Saudi oil for Belarus arrived in Lithuania // URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/548154-tanker-s-saudovskoy-neftyu-dlya-belorussii-pribyl-v-litvu/> (date of access: 03.06.2021).
19. The flow of goods through the country of the EAEU can reach 1.5-2 million TEU per year // URL: [https://eabr.org/press/news/tovaropotok-cherez-strany-eaes-mozhet-dostich-1-5-2-mln-teu-v-god/?sphrase\\_id=111828](https://eabr.org/press/news/tovaropotok-cherez-strany-eaes-mozhet-dostich-1-5-2-mln-teu-v-god/?sphrase_id=111828) (date accessed: 03.06.2021).

20. Ukraine and Lithuania to cooperate in the development of railway and road transport, // URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/731155.html> (date accessed: 03.06.2021).

21. Federal Center for Export Development of agricultural Products of the Ministry of Agriculture of the Russian Federation // URL: <https://aemcx.ru/2021/04/29/в-первом-квартале-российский-агроэкс-2/> (accessed: 03.06.2021).

22. What Belarus sells. Products of the largest export and import // URL: <https://banki24.by/news/3669-chem-torguet-belarus-tovary><https://banki24.by/news/3669-chem-torguet-belarus-tovary> (accessed: 03.06.2021).

23. International Monetary Fund Washington, DC// Press release No. 16/143 // URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2016/cr16298.pdf> (accessed: 03.06.2021).