

РОЛЬ ТРАНЗИТА В ЭКОНОМИКЕ ЛАТВИИ

Н. В. Гжибовская *



Транзит — важная отрасль в истории прошлой и современной мировой экономики, включая экономику Латвии. Транзит вносит существенный вклад в бюджет многих государств-транзитеров, каким и является Латвийская Республика. Такие страны не располагают существенными природными ресурсами и предпочитают фокусироваться на логистике и создании инфраструктуры для облегчения транзитного процесса. Оценивается роль транзита в экономике Латвии, чье уникальное географическое положение дает возможность этой стране стать эффективным транспортным коридором (мостом) как в направлениях запад-восток, так и север-юг. Отражены итоги общественного опроса представителей предприятий транзитной отрасли Латвии по ее будущему развитию, даны краткие характеристики основных морских портов и международного аэропорта «Rīga». Затронуты вопросы влияния на латвийский транзит вступления России во Всемирную торговую организацию, продления Евросоюзом санкций в отношении Беларуси и использования транспортной инфраструктуры Латвии для обслуживания грузопотока невоенных грузов в/из Афганистана. Дан прогноз возможного развития транзита Латвии.

Ключевые слова: транзит, транзитный коридор, инфраструктура, транспорт, перевозки, конкуренция, географическое положение, грузопотоки

* Балтийская международная академия (Даугавпилсский филиал).
LV-5401, Латвия, Даугавпилс,
ул. Дзельсцелю, 3.

Поступила в редакцию 29.03.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-2-10

© Гжибовская Н. В., 2013

После восстановления независимости главным видением развития Латвии стал знаменитый «мост» между Востоком и Западом. Ведь если оценить геостратегические плюсы и минусы Латвии, все достаточно ясно. Главный козырь Латвии — геополитическая ситуация. Латвия — страна



ЕС, которая географически, лингвистически, а также ментально ближе всего к России. Латвия граничит с Эстонией на севере, с Литвой — на юге, с Россией — на востоке и с Беларусью — на юго-востоке. Располагается это государство в Северной Европе, является участником Шенгенского соглашения. На 1 января 2012 г. в Латвии насчитывалось 2 217 053 человека (для сравнения: в 2009 г. — 2 424 000 жителей) [7]. В Латвии три больших порта: Рижский, Вентспилский и Лиепайский.

На протяжении девяти веков Рига — это центр международной торговли и транспортировки различных грузов. Рига занимает значительное место среди портов Балтики и успешно опережает своих конкурентов в бассейне Балтийского моря и Рижском заливе — перекрестке главных транспортных международных артерий. Интенсивность транспортных услуг в регионе Балтийского моря постоянно растет и таким образом все больше укрепляются позиции Рижского свободного порта как наиболее эффективного места перевалки большого количества грузов, обеспечивая транзитный грузопоток между Россией, странами СНГ и Европейского союза.

Рижский свободный порт напрямую связан с главными центрами добычи сырья и производства, обработки и доставки грузов в странах СНГ и России благодаря хорошо развитой сети автомобильных и железных дорог. Географическое положение Рижского свободного порта по сравнению с соседними портами создает более благоприятные условия для обработки доставленных или отправляемых грузов. Тот факт, что Латвия граничит с Россией и Беларусью, создает важные предпосылки для развития стабильного, делового и взаимовыгодного сотрудничества. Рижский свободный порт развивается как мультифункциональный порт, который предоставляет возможность обработки любых грузов, за исключением нефти-сырца. Главный приоритет руководства порта — динамическое развитие всего порта, в том числе включение свободных, незанятых территорий в программу перспективного развития.

Рижский свободный порт — член IAPH, ESPO, BPO и других профессиональных международных организаций и принимает активное участие в их деятельности, с целью, будучи портом страны, которая является членом Европейского союза, еще более эффективно предлагать услуги компаний, работающих в порту, а также соответствующую транспортную инфраструктуру.

Вентспилский свободный порт (Ventspils brīvosta) расположен на берегу Балтийского моря, практически в центре Вентспилса. Из Вентспилского порта постоянно курсируют паромы по маршрутам Вентспилс — Нюнесхамн (Швеция), Вентспилс — Травеминде (Германия) и Любек (Германия) — Вентспилс — Санкт-Петербург (Россия). Уже с давних времен благодаря своему географическому расположению и незамерзающему порту Вентспилс — важный торговый коридор между востоком и западом.

В Вентспилском порту круглый год работают терминалы по перевалке жидких, навалочных и генеральных грузов, что делает его важным транзитным центром на Балтийском море.

Вентспилский свободный порт имеет статус специальной экономической зоны, тут работают около 30 предприятий, имеющих право

на налоговые скидки. Большую часть из них составили стивидоры и терминалы. Всего же в гавани работает вдвое больше компаний. За последние 10 лет Вентспилс сумел привлечь массу промышленных предприятий — здесь производят свечи и древесные гранулы, комплектуют автомобильную спецтехнику, строят модульные дома и многое другое.

Лиепая — третий по величине город Латвии, удобно расположенный для транзита грузов. Этот город всегда был транспортным и коммерческим центром стратегического значения. Выгодность Лиепай в значительной мере определяет также развитая инфраструктура — сеть железнодорожных и автомобильных дорог, которые связывают этот город со всеми важнейшими промышленными регионами России и СНГ. Требуется всего лишь 24 часа, чтобы грузы из Лиепайского порта попали в порт любого государства Северной или Западной Европы, а дальше в отдаленные части света — Америку и Азию.

Значительные налоговые льготы (вместо 15 % — 5%-ная ставка подоходного налога с предприятия, 80—100%-ная скидка по налогу на недвижимость) [1; 2] позволяют предприятию осуществлять целенаправленную инвестиционную политику, обеспечивая продолжающееся развитие территорий, находящихся в распоряжение предприятия. В свою очередь, статус общества Свободной зоны обеспечивает благоприятные условия при работе с транзитными грузами в/из третьих стран (вне Европейского союза).

Кроме выгодного месторасположения другими преимуществами Лиепайского порта являются:

- незамерзающий порт в течение всего года;
- морской порт, хорошо защищенный для судоходства системой молов и волнорезов;
- кратчайший путь от открытого моря до причалов;
- кратчайший путь до Скандинавских государств.

В июне 2012 г. в Риге состоялась 15-я ежегодная международная конференция «TransBaltica — 2012», которая по традиции собрала перевозчиков всех „родов войск”: стивидоров, экономистов, банкиров, юристов. Традиционно ее поддерживают Латвийская ассоциация транзитного бизнеса (ЛАТБ), Латвийская железная дорога (LDZ) и Министерство сообщения Латвии. Такие конференции посвящены основным темам транспортных и транзитных услуг:

- международным тенденциям развития рынка Балтийского региона;
- прогнозам развития транспортной и транзитной инфраструктуры в объединенной Европе;
- вопросам стабильного и взаимовыгодного сотрудничества с партнерами из России и Азии;
- гармонизации таможенного администрирования;
- развитию транспортных международных коридоров и логистических проектов [5].

Латвийский транзитный коридор образуют 10 портов, соединенных между собой сетью автодорог и железных дорог TEN-T (трансевро-

пейской транспортной сети), а также два нефтяных и один магистральный трубопроводы на Вентспилс. Транзитные грузы составляют 89 % от перегружаемых грузов в портах. В настоящий момент из каждых 7,8 евро, заработанных на экспорте, 1,4 евро дает непосредственно бизнес услуг, связанных с перевозками, и около 80 % грузоперевозок Латвии осуществляется в направлении на Россию.

Для отрасли характерно, что в отдельных областях тон задают крупные предприятия. Так, например, государственное предприятие *Latvijas Dzelzceļš* и его дочернее предприятие ООО *LDZ Cargo* доминируют в железнодорожных перевозках, Рижский и Вентспилсский порты — в портовом бизнесе, ООО *Baltic Logistic Solutions* — на грузовом автотранспорте, ООО *Ventspils Nafta termināls* — в стивидорских услугах, аэропорт *Rīga* — в пассажирских авиаперевозках.

Параллельно с крупными предприятиями в этой отрасли находят место также и малые и даже очень маленькие предприятия. В Латвии имеется три малых порта, в которых объем грузов составляет всего около 1 % от объема грузов всех портов. В них успешно действуют небольшие стивидорские компании. Также имеются предприятия по перевозке транзитных автогрузов, которые успешно работают на рынке даже с 3—10 автомобилями.

Международный аэропорт *Rīga* стал крупнейшим узлом авиасообщений в странах Балтии, и он обладает растущим потенциалом в масштабе всего региона Северной Европы. В 2010 г. количество конечных пунктов, куда можно попасть из аэропорта, составило 82, и их обеспечивают 19 авиакомпаний. В 2010 г. в аэропорту было обслужено 4,7 млн пассажиров (+ 14,7 %). В первом полугодии 2011 г. грузооборот в латвийских портах составил 34,45 млн тонн, что на 11,5 % больше, чем в первом полугодии 2010 г., об этом свидетельствуют данные Центрального статистического управления. В первом полугодии 2011 г. в латвийских портах на судна погрузили и отправили 31,07 млн тонн груза, что на 8,8 % больше, чем за первые 6 месяцев 2010 г. [6].

В транзитном бизнесе Латвии бал правит нечестная конкуренция. Развитие этой чрезмерно политизированной отрасли тормозится отсутствием четкой стратегии и поддержки со стороны государства. По мнению экспертов, транзит из России в страны Евросоюза и в обратном направлении мог бы стать важнейшим сектором экономики Латвии. Для этого имеются хорошие предпосылки, однако будущее транзита оценивается бизнесменами скорее с осторожностью, чем с оптимизмом.

Согласно общественному опросу, проведенному Центром исследования общественного мнения *Latvijas fakti* среди представителей предприятий отрасли, только 52 % респондентов считают латвийский транзит в настоящее время развивающимся. Еще 36 % полагают, что он находится в застое, а 12 % охарактеризовали его как вырождающийся. Правда, последнего мнения чаще всего придерживаются представители компаний, специализирующихся на автомобильных и морских перевозках. Тем не менее 76 % участников опроса надеются на увеличение объема транзита в ближайшие годы. Такой оптимизм у предпринимате-

лей вызван очень выгодным географическим положением Латвии, развитой инфраструктурой, способностью общаться с российскими коллегами на русском языке и понимать происходящее в соседней стране. Все эти факторы названы как способствующие развитию транзитной отрасли. К сожалению, есть немало препятствий для ее процветания. Наиболее существенные из них — отсутствие единой государственной транзитной стратегии (в этом уверены 78% респондентов), чрезмерная политизация бизнеса, сложная нормативная база и довольно напряженные отношения с Россией. Кроме этих причин существуют уже привычные и неприятные моменты — плохое состояние дорог и низкая пропускная способность латвийско-российской границы [4].

Представители латвийского транзита очень давно (с 1997 г.) ждали вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО). Всё это время Россия реализовывала дискриминационную для Латвии железнодорожную тарифную политику. Немалую роль в этом сыграла политика латвийского правительства по отношению к России. Большая часть грузов уходила из Латвии в Таллин и Клайпедский порт (Литва), и последствия этих санкций до сих пор ощущаются. От вступления России в ВТО выиграет и латвийский транзит. Но у этой медали есть и вторая сторона. Мощности железной дороги, соединяющей Латвию и Россию, ограничены и почти исчерпаны. Грузопотоки будут расти, но их нельзя будет ни доставить, ни отправить. Значительная часть грузов идет через Беларусь, но там тоже все будет загружено. К сожалению, нет никаких подвижек в проекте скоростной железнодорожной магистрали из Москвы в Латвию, тем самым Латвия отказывается от жизненно важного элемента для активизации народного хозяйства и повышения благосостояния.

Негативным моментом для транзитного бизнеса Латвии является продление Евросоюзом санкций в отношении Беларуси до 31 октября 2013 г. По заявлению Латвийской конфедерации работодателей экономические санкции ЕС в отношении Беларуси не отвечают латвийским экономическим интересам и ежегодно будут приносить латвийской экономике потери в размере 20 млн латов.

Среди 29 белорусских компаний, бизнесменам которых запрещен въезд на территорию Евросоюза и которые включены в «черные списки», многие являются многолетними партнерами латвийских компаний. Они использовали латвийскую инфраструктуру, услуги железной дороги и портовых терминалов для перевозки нефти и нефтепродуктов. Так, в «черный список» белорусских предприятий вошла компания «LLC Triple», транспортирующая грузы по железной дороге в Вентспилс. Два миллиона тонн грузов этой компании принесли экономике Латвии 20 млн латов, или 0,14% от ВВП, и 3,4% от общего объема железнодорожных перевозок в 2011 г.

В 2012 г. холдинг «LLC Triple» по железной дороге доставил 350 тыс. тонн грузов, что принесло латвийской экономике всего 3,5 млн латов, или 0,03% ВВП. Еще одним важным бизнес-партнером для Латвии, также занесенным в «черный список», стала компания «Univest M» — один из двух основных частных экспортеров нефти в Беларуси.

Все подобные экономические санкции, проводимые Евросоюзом, должны оказать давление на белорусские власти, которые, по мнению европейских политиков, продолжают нарушать права человека.

Как считают руководители Латвийской конфедерации работодателей, не нужно бояться оказаться в меньшинстве в ЕС по «белорусскому вопросу», отстаивая свои собственные экономические интересы. Санкции против Беларуси могут принести Латвии общие убытки в размере 480,9 млн евро (336,6 млн латов). Санкции против белорусских предприятий, связанных с транзитом нефти и угля, сократят оборот грузов на железной дороге. Это 57% общего объема перевозок, 3% ВВП и 8,1% бюджетных доходов Латвии [8].

В 2011 г., по данным белорусской статистики, Латвия заняла 5-е место по объему товарооборота среди торговых партнеров Республики Беларусь, который достиг 3266,6 млн долларов (рост в 3,2 раза). Экспорт принес 3150,8 млн долларов (рост в 3,4 раза), импорт — 115,8 млн долларов (рост 121%). Удельный вес Латвии в общем объеме белорусского экспорта — 7,8% (в 2010 г. — 3,7%). Основу экспорта составляли: нефтепродукты — 52,1%, растворители и разбавители (35,2%), полуфабрикаты из нелигированной стали, проволока (4,8%), продукты перегонки каменноугольной смолы, удобрения, соль, лесоматериалы и т. д. Одна из позиций, обеспечивающих рост товарооборота, — поставки в течение 2011 г. заготовок со Жлобинского металлокомбината латвийскому предприятию «Latvijas Metalurģs».

Весь экспорт металлозаготовок был переведен в Латвию, что обеспечивало бесперебойную работу прокатного стана на липайском заводе. Всего же в 2011 г. организованы поставки по 84 новым товарным позициям на сумму 72,4 млн долларов, а прекращены по 76 товарным позициям на сумму 12,6 млн долларов. Прекращение поставок связано с изменением условий поставок на экспорт некоторых видов сельхозпродукции, а также изменением внешнеторговой конъюнктуры. В итоге эффективность диверсификации — плюс 59,8 млн долларов.

По данным латвийской статистики, товарооборот двусторонней торговли в 2011 г. составил 827 млн долларов и по отношению к 2010 г. вырос в 1,5 раза. Латвийский экспорт — 196,1 млн долларов (рост 104,2%).

Импорт из Беларуси составил 630,9 млн долларов и вырос в 1,7 раза. Расхождение данных объемов взаимной торговли обусловливается тем, что методология статистики Латвии ориентирована на учет показателей внутреннего потребления по экспорту и импорту.

Без учета экспорта продукции, поступившей из Беларуси на латвийский рынок во внутреннее обращение, объем остальной части экспорта белорусских грузов, которая поставлялась латвийскими предпринимателями на рынки других стран, в стоимостном выражении в 2011 г. — 519,1 млн долларов, что в 4,6 раза больше, чем в 2010 г. [9].

Таким образом, Латвия важнейший для Беларуси транзитный партнер, через территорию которого следует значительный объем белорус-

ских грузов, экспортируемых морским путем. В свою очередь Беларусь для Латвии — второй по значимости после России транзитный партнер. Так, в 2011 г. объем белорусских грузов, перевезенных всеми видами транспорта, составил 9,4 млн тонн и увеличился на 31,4% по сравнению с 2010 г. Объем грузов, доставленных через Беларусь в Латвию, в том числе из России, Украины, Казахстана, в 2011 г. достиг 21,0 млн тонн и вырос по отношению к 2010 г. на 32%. Общий объем транзита между Беларусью и Латвией превысил 33,8 млн тонн.

В 2011 г. доля белорусских грузов в общем объеме транзита по территории Латвии, включая порты, — 21,3%. Составляющая объемов перевозок в железнодорожном сообщении между Беларусью и Латвией (включая транзитные перевозки через Беларусь в третьи страны) достигла 57% от перевезенных в 2011 г. грузов Латвийской железной дорогой.

В структуре белорусского грузопотока в 2011 г. преобладали нефтепродукты (6,3 млн тонн, доля в общем объеме — 68,2%), химические грузы (1,97 млн тонн, доля в общем объеме — 21,1%), металлы, ферросплавы и лесоматериалы.

По усредненному тарифу на перевозку и переработку белорусских транзитных грузов в портах Латвии доходность латвийских субъектов хозяйствования в 2011 г. только от транзита белорусских грузов превысила 200 млн долларов (из них налоговые поступления — порядка 40 млн долларов).

В Беларуси действует 377 совместных предприятий с латвийским капиталом, в Латвии — 756 предприятий с белорусским капиталом (оплачивают налоги в бюджет Латвии). Объем инвестиций из Латвии составил 119,5 млн долларов и превысил уровень 2010 г. (228,3%).

Решение правительства США использовать для отправки невоенных грузов в Афганистан транспортную инфраструктуру Латвии свидетельствует о зрелости транзитной отрасли Латвии и надежности этого транзитного коридора. До 2-го полугодия 2010 г. всего было доставлено 18 тыс. контейнеров, что принесло латвийской экономике 9 млн евро. Параллельно идут подготовительные работы для того, чтобы при уменьшении контингента НАТО в Афганистане обеспечить через Ригу по суше и воздуху обратный поток грузов, то есть в страны их происхождения. Как считает премьер-министр Латвии, обслуживание этого грузопотока вносит существенный вклад не только в латвийскую экономику, но это также дает возможность Латвии обеспечить вклад в достижение общих целей НАТО [3].

Заключение

Министерство сообщений поставило цель достичь равномерного и стабильного роста объемов транзитных грузов и максимально повысить добавленную стоимость транзитных грузов, обратив при этом особое внимание на рост контейнерных грузов и развитие центров логистики. Для транзитных грузов поставлена цель увеличить к 2020 г. объемы транзитных грузов до 100 млн тонн в год, в том числе для контейнерных — до 2 млн тонн.

Формирование единой маркетинговой стратегии будет стимулировать привлечение новых контейнерных поездов и грузов из Китая и других азиатских стран, образование новых центров логистики, паромное сообщение и сообщение по перевозке контейнеров в латвийских портах и приведет к существенному увеличению добавленной стоимости как у товаров, обрабатываемых отраслью, так у самих услуг.

Латвию и страны СНГ связывает единая железнодорожная система (1520 мм ширина колеи), поэтому в будущем существует перспектива привлечения грузов из Средней Азии и Китая. Уже в 2009 г. между регионом Балтийского моря и Центральной Азией начал курсировать единственный регулярный контейнерный поезд между Азией и ЕС — *Baltika-Tranzit*. В настоящий момент ведутся работы над тем, чтобы продлить этот маршрут до Китая.

В северном направлении (Таллин — Рига — Минск) с 2009 г. курсирует контейнерный поезд *ZUBR*, планируется продлить этот маршрут до украинских портов.

На западном направлении новый поворот в отрасли ожидается после реализации стратегической цели — интеграции в *Трансъевропейскую мультимодальную транспортную систему*.

В будущем особо перспективным могло бы стать сочетание развития транспорта, прибрежного судоходства и интенсификации паромного сообщения на Балтийском море.

Министерство сообщений декларировало, что приоритетным является строительство промышленно-дистрибьюторского парка, и министр приоритетом выдвинул Латвию в качестве центра логистики в регионе, который может предложить круглосуточную концепцию обслуживания, что означает, что с латвийских складов логистики и дистрибуции товары круглосуточно можно поставлять в магазины Хельсинки, Стокгольма, Минска, Варшавы или Москвы.

Список литературы

1. Закон ЛР от 01.03.1995 (ред. от 29.12.2011) — редакция в силе с 01.01.2012 «О подоходном налоге с предприятий». URL: http://www.baltikon.lv/uploaded_files/z_pnp-2012ru.pdf (дата обращения: 11.02.2013).

2. Закон ЛР «О налоге на недвижимость» № 13, 1997. URL 2. Закон ЛР «О налоге на недвижимость» <http://www.euroaudit.lv/ru/component/content/article/121-izmainas-nodokos-2013>

3. Латвия хорошо зарабатывает на транзите в Афганистан // Телеграф. lv. 2012. 4 мая. URL: <http://www.telegraf.lv/news/latviya-horosh-zarabatyvaet-na-tranzite-v-afganistan> (дата обращения: 11.02.2013).

4. *Леонов И.* Транзит раздирает политика // Бизнес&Балтия. 2007. № 77 (3200). 23 апреля. URL: <http://arhiv.bb.lv/index.php?p=1&i=3702&s=1&a=135998> (дата обращения: 30.01.2013).

5. *Владимиров С.* Транзитный бизнес наметил ориентиры // Бизнес&Балтия. 2012. № 89 (4341). 11 июня. URL: <http://arhiv.bb.lv/index.php?p=1%20i=4464%20s=%20a=162798&i=5125&s=1&a=186300> (дата обращения: 30.01.2013).

6. Отрасль, открывающая ворота между Европой и Востоком // ZL. LV. URL: <http://balticexportcom-statja.zl.lv/nozare-kas-atver-vartus-starp-eiropu-un-austrumiem/> (дата обращения: 30.01.2013).

7. Iedzīvotāji — Galvenie rādītāji [Population — Key Indicators] // Latvijas statistika mājas lapā [Latvian statistics]. 26.02.2013. URL: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/iedzivotaji-galvenie-raditaji-30260.html> (дата обращения: 12.03.2013).

8. Работодатели: Латвия от санкций против Беларуси может потерять пол-миллиарда евро // TUT. BY: Белорусские и мировые новости: экономика, политика, культура, спорт. 2012. 15 марта. URL: news.tut.by/economics/279168.html (дата обращения: 30.01.2013).

9. Павук О. Объем транзита между Беларусью и Латвией превысил 33,8 млн тонн // Балтийский курс. 2012. 10 февраля. URL: http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/?doc=52916 (дата обращения: 30.01.2013).

Об авторе

Гжибовская Наталья Валерьевна, доктор экономических наук, ассоциированный профессор, Балтийская международная академия, Рига, Латвия.

E-mail: mihaljova@mail.ru



THE ROLE OF TRANSIT IN THE ECONOMY OF LATVIA

N. Gžibovska

*Baltic International Academy (Daugavpils)
3, st. Dzelziseļu, Saint Daugavpils, LV-5401, Latvia*

Received on March 29, 2013

Transit is an important issue in the history of world economy, including the economy of Latvia. Transit makes a significant contribution to the budget of many transit countries, one of which is the Republic of Latvia. These countries do not have significant natural resources and prefer to focus on logistics and infrastructure in order to facilitate the transit process. This article focuses on the role of transit in the economy of Latvia, whose unique geographical position makes the country an effective transport corridor (bridge) in both the west-east and north-south directions. The article presents the results of an opinion poll conducted at Latvian transit enterprises regarding their future development and offers an overview of the main sea ports and the Rīga international airport. The author examines the issue of Russia's accession to the World Trade Organization and its impact on the Latvian transit, the prolongation of EU sanctions against Belarus, and the use of Latvian transport infrastructure for handling the non-military cargo traffic to/from Afghanistan. In conclusion, a forecast of possible transit development in Latvia is provided.

Key words: transit, transit corridor, infrastructure, transport, transportation, competition, geographic location, cargo traffic

References

1. *Zakon LR* ot 01.03.1995 (red. ot 29.12.2011) — redakcija v sile s 01.01.2012 «*O podohodnom naloge s predpriyatij*» [Law of the Republic of Lithuania on 03.01.1995 (as amended on 29.12.2011) — version in force from 01.01.2012 «On Corporate Income Tax.», available at: http://www.baltikon.lv/uploaded_files/z_pnp-2012ru.pdf (accessed 11 February 2013).
2. *Zakon LR «O naloge na nedvizhimost'»* [Law of the Republic of Lithuania «On Real Estate Tax»], 1997, no. 13.
3. Latvija horosho zarabatyvaet na tranzite v Afganistan [Latvia good money on transit to Afghanistan], 2012, *Telegraf. lv*, 4 May, available at: <http://www.telegraf.lv/news/latviya-horosho-zarabatyvaet-na-tranzite-v-afganistan> (accessed 11 February 2013).
4. Leonov, I. 2007, Tranzit razdiraet politika [Transit rips policy], *Biznes&Baltija* [Business & Baltics], no. 77 (3200), 23 April, available at: <http://arhiv.bb.lv/index.php?p=1&i=3702&s=1&a=135998> (accessed 30 January 2013).
5. Vladimirov, S. 2012, Tranzitnyj biznes nametil orientiry [Transit business targets outlined], *Biznes&Baltija* [Business & Baltics], no. 89 (4341), 11 June, available at: <http://arhiv.bb.lv/index.php?p=1%20i=4464%20s=%20a=162798&i=5125&s=1&a=186300> (accessed 30 January 2013).
6. Otrasi', otkryvajushhaja vorota mezhdu Evropoj i Vostokom [The branch, which opens the gate between Europe and the Orient], *ZL. LV*, available at: <http://balticexportcom-statja.zl.lv/nozare-kas-atver-vartus-starp-eiropu-un-austrumiem/> (accessed 30 January 2013).
7. Iedzīvotāji — Galvenie rādītāji [Population — Key Indicators], 2013, *Latvijas statistika mājas lapā* [Latvian statistics], 26.02.2013, available at: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/iedzivotaji-galvenie-raditaji-30260.html> (accessed 12 March 2013).
8. Rabotodateli: Latvija ot sankcij protiv Belarusi mozhet poterjat' polmilliarda evro [Employers: Latvia of sanctions against Belarus could lose half a billion euros], 2012, *TUT. BY: Belorusskie i mirovye novosti: jekonomika, politika, kul'tura, sport* [TUT. BY: Belarusian and world news: the economy, politics, culture, sports], 15 March, available at: news.tut.by/economics/279168.html (accessed 30 January 2013).
9. Pavuk, O. 2012, Obem tranzita mezhdu Belarus'ju i Latviej prevysil 33,8 mln. tonn [The volume of transit between Belarus and Latvia exceeded 33.8 million tons], *Baltijskij kurs* [Baltic Course], 10 February, available at: http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/?doc=52916 (accessed 30 January 2013).

About the author

Dr Natalja Gžibovska, Associate Professor, Baltic International Academy, Latvia.

E-mail: mihaljova@mail.ru