

Aleksandra Kuczyńska-Zonik

## Sankcje Unii Europejskiej wobec Białorusi i ich wpływ na gospodarkę Litwy i Łotwy

W reakcji na łamanie praw człowieka przez władze białoruskie oraz wymuszenie lądowania samolotu Ryanair w Mińsku w maju br. Unia Europejska nałożyła kolejne obostrzenia na osoby i podmioty odpowiedzialne za represje na Białorusi, a także – na najbardziej dochodowe dla reżimu Alaksandra Łukaszenki branże przemysłu, tj. przemysł nawozowy, naftowy i petrochemiczny oraz tytoniowy. Sankcje są sposobem wywierania przez Zachód presji na rząd Białorusi, jednak Litwa i Łotwa, do tej pory utrzymujące względnie ożywione kontakty handlowe z tym państwem, mogą również odczuć ich skutki. O ile Łotwa nie spodziewa się większych perturbacji, o tyle Litwa może mieć powody do niepokoju, a ucierpią głównie przedsiębiorcy z branży transportowej i logistycznej.

**Reakcja Litwy i Łotwy na sankcje wobec Białorusi.** W ramach 4. pakietu sankcji uzgodnionych 21 czerwca br. ograniczenia objęły 78 osób i 8 podmiotów z Białorusi uznanych za odpowiedzialne za przemoc wobec białoruskiego społeczeństwa, a także 7 osób i 1 podmiot w związku z bezprawnym przymuszeniem samolotu do lądowania w Mińsku. Sankcje dotyczą zakazu wjazdu do UE oraz zamrożenia aktywów. Dodatkowo sankcje gospodarcze przyjęte 24 czerwca br. wprowadzają zakaz sprzedaży na Białoruś technologii potrzebnej do monitorowania lub przechwytywania komunikacji internetowej lub telefonicznej oraz technologii podwójnego zastosowania, wykorzystywanej przez przemysł zbrojeniowy. Ponadto obejmują zakaz importu do Unii produktów ropopochodnych, produktów zawierających chlorek potasu (w tym nawozów mineralnych i chemicznych) oraz towarów stosowanych w produkcji wyrobów tytoniowych. Sankcje zostały nałożone także na białoruski sektor bankowy.

Litwa i Łotwa w pełni popierają decyzję Unii Europejskiej o przyjęciu nowego pakietu sankcji wobec Białorusi. W tym samym czasie również USA, Wielka Brytania i Kanada nałożyły obostrzenia na Białoruś, co w znaczeniu symbolicznym ma wyrażać sprzeciw Zachodu wobec autorytarnego reżimu Łukaszenki oraz wsparcie demokratycznych aspiracji obywateli Białorusi. Jest to istotne z punktu widzenia efektywności sankcji, która wzrasta w momencie, gdy więcej państw i organizacji je popiera. Niewykluczone, że w przypadku dalszego pogarszania się stosunków z Białorusią dojdzie do zaostrzenia sankcji UE wobec tego państwa.

Przed posiedzeniem Rady Europejskiej prezydent Litwy Gitanas Nausėda zapewniał, że sankcje sektorowe są najbardziej efektywnym narzędziem ograniczania wpływu Łukaszenki. Podobnie minister spraw zagranicznych Łotwy Edgars Rinkēvičs podkreślił, że wartości i bezpieczeństwo muszą mieć pierwszeństwo przed zyskami ekonomicznymi. Z kolei według szefa MSZ Litwy Gabrieliusa Landsbergisa presję ekonomiczną na Białoruś może odczuć również Rosja. Kwestią otwartą pozostaje to, czy Rosja będzie chciała pokryć straty Białorusi wynikające z nałożonych ograniczeń i konieczności przeorientowania własnego eksportu. Przyjaźń z Łukaszenką może okazać się dla Rosji bardzo kosztowna.

**Wpływ sankcji na gospodarkę litewską.** Stosunki handlowe między Litwą a Białorusią w ostatnim roku były mniej intensywne. Podczas gdy wielkość obrotów handlowych od kilku lat systematycznie rosła, w 2020 r. wartość ta wyniosła 1,8 mld euro, co oznaczało spadek o ponad 7% r/r. Białoruś jest dla Litwy 10. partnerem w eksporcie i 13. pod względem importu. W dalszym ciągu istotna jest współpraca w obszarze transportu i logistyki ([„Komentarze IEŚ”, nr 219](#)). Jeden z największych na świecie producentów nawozów potasowych – Belaruskali – korzysta z usług litewskich kolei (Lietuvos geležinkeliai). Firma obsługiwana jest przez Birių Krovinių Terminalą, gdzie 30% udziałów ma Belaruskali. Około 11 mln ton białoruskich nawozów przeładowywanych jest w porcie w Kłajpedzie

(białoruskie ładunki stanowią tam ponad 30% całkowitego ruchu towarowego, co sprawia, że są one istotną częścią działalności portu, zob. [„Komentarze IES”, nr 397](#)). Dlatego początkowo obawiano się, że z powodu sankcji mocno ucierpi cała litewska gospodarka, a zablokowanie produkcji Białoruskali dotknie szczególnie litewskie koleje i port w Kłajpedzie. Sankcje mogłyby także do pewnego stopnia wpłynąć na łańcuch transportowy na Litwie. Lietuvos geležinkeliai oblicza, że sankcje mogą kosztować spółkę 20 mln euro rocznie, co może stanowić prawie 4% obecnych wpływów (w 2020 r. spółka zarobiła 468,8 mln euro, czyli o 7% mniej niż w 2019 r. To pierwszy spadek dla spółki od 2017 r.).

Zakaz importu określonych towarów do państw UE będzie dotyczył umów zawartych po 25 czerwca br. Tym samym unijne sankcje nie będą obejmowały dotychczasowych kontraktów na zakup i tranzyt produktów naftowych czy nawozów potasowych z Białorusi. W krótkim czasie wpływ sankcji na Litwę będzie więc niewielki, gdyż istniejące umowy będą nadal obowiązywać (obecnie długoterminowa umowa pomiędzy Lietuvos geležinkeliai a Białoruskali reguluje transport nawozów do portu w Kłajpedzie do końca 2023 r.). W dłuższej perspektywie sytuacja po utracie białoruskiego ładunku z pewnością będzie skomplikowana, gdyż firmom na Litwie trudno będzie szybko znaleźć alternatywę dla transportu towarów z Białorusi.

**Wpływ sankcji na gospodarkę łotewską.** Bilateralna współpraca gospodarcza pomiędzy Łotwą a Białorusią obejmuje praktycznie wszystkie sektory gospodarki. Szczególnie dynamicznie rozwija się pomiędzy białoruskim obwodem witebskim a łotewską Łatgalią i nawet okres pandemii jej nie osłabił. Jednak w ocenie analityków Swedbanku wpływ sankcji UE na gospodarkę Łotwy nie będzie znaczący. Białoruś nie jest ważnym partnerem handlowym Łotwy. W 2020 r. łączne obroty handlowe Łotwy z sąsiadem wyniosły 567 mln euro, co uplasowało Białoruś na 17. miejscu pod względem eksportu i 13. pod względem importu na Łotwę.

Tylko niektóre branże na Łotwie odczuwają konsekwencje wprowadzonych sankcji. Białoruś jest ważna m.in. dla łotewskiego przemysłu włókienniczego, medycznego czy drzewnego. Dodatkowo warto wskazać koleje państwowe (Latvijas dzelzceļš), dla których Białoruś jest partnerem strategicznym. W 2020 r. wielkość ładunków transportowanych do i z Białorusi wyniosła ponad 30% całkowitego obrotu przedsiębiorstwa.

W istocie udział sektora tranzytowego w gospodarce Łotwy ma istotne znaczenie, choć niewątpliwie zmniejsza się w ostatnich latach. Na początku roku przewidywano, że przewóz ładunków w 2021 r. utrzyma się na poziomie z poprzedniego roku. Jest już jednak pewne, że ich wolumen znacząco się zmniejszy. Jak wynika z najnowszych danych, od stycznia do maja tego roku porty łotewskie obsłużyły 17,5 mln ton ładunków, czyli o 9,9% mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Z kolei przewozy towarów koleją w omawianym okresie skurczyły się o 9,6% – do 9 mln ton.

**Wnioski.** Obecnie trudno ocenić, jakie realnie konsekwencje będą miały unijne sankcje dla gospodarek Litwy i Łotwy. Warto jednak zaznaczyć, że jakiegokolwiek ograniczenie współpracy, czy to ze względu na sankcje UE, czy ewentualne retorsje ze strony Białorusi, byłoby szkodliwe zarówno dla gospodarki Białorusi, jak i Litwy oraz Łotwy.

Dla Łotwy, z uwagi na ograniczone relacje handlowe z Białorusią, sankcje raczej nie będą odczuwalne. Z kolei na Litwie, biorąc pod uwagę przewidywany wzrost gospodarczy, sankcje nie powinny istotnie wpłynąć na gospodarkę jako całość. Przekierowanie przepływu białoruskich towarów może być jednak wyzwaniem dla litewskich kolei i portu. W ich przypadku straty spowodowane sankcjami UE trudno będzie szybko zrekompensować ([„Komentarze IES”, nr 250](#)). W związku z tym litewskie firmy mogą potrzebować rządowego wsparcia. Premier Litwy Ingrida Šimonytė wyraziła poparcie rządu dla przyjętych sankcji i zapowiedziała, że w razie potrzeby rząd udzieli pomocy przedsiębiorstwom, które z tego powodu poniosą straty.

Przewiduje się, że o ile w krótkim czasie konsekwencje sankcji dla gospodarki litewskiej nie będą bardzo dotkliwe (w maju br. Bank Litwy prognozował, że z powodu sankcji nałożonych na Białoruś litewska gospodarka może stracić jedynie około 0,9% PKB w ciągu 3 lat), o tyle w dłuższej perspektywie mogą pociągnąć za sobą wiele wyzwań dla przedsiębiorców, związanych z koniecznością poszukiwania nowych partnerów. Nie wyklucza się też, że Białoruś podejmie działania odwetowe i sama rozwiąże umowy z firmami litewskimi, kierując białoruskie ładunki

przez rosyjskie porty. Nadzieją jest Rail Baltica i jej połączenie z portem w Kłajpedzie, które może przyczynić się do dywersyfikacji ładunków, ekspansji międzynarodowej i poszukiwania nowych rynków zbytu.

Litwa i Łotwa zapewniają również, że dotychczasowe inicjatywy mające na celu przyciąganie białoruskiego biznesu będą utrzymane. Rządy od pewnego czasu usprawniają bowiem procedury imigracyjne wysoko wykwalifikowanych pracowników z krajów trzecich, co może być dodatkowym impulsem do rozwoju gospodarczego tych państw.