ПУЛЬС ИНТЕГРАЦИИ

Развитие союзных отношений России и Беларуси в мае 2021 года.

www.sonar2050.org
expert@sonar2050.org
«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

www.sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: +7-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: +7-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Telegram: sonar2050

YouTube: sonar2050.org

Оглавление

Введение 4
Факторы сближения 5
Перевалка: больше грузов и морей 5
Пассажирское сообщение 7
«Путешествуем без COVID» и трансфер технологий 7
Санкции и нефть 9
Офис Ozon в Беларуси 11
Инвестиции и кредиты 11
Факторы отдаления 12
Интеграционный пакет союзных программ 12
Роуминг: программа подписана, но есть нюансы 13
Сбор в Гомельской области 14
Выводы 14

Введение

Укрепление и развитие российско-белорусской интеграции — весьма длительный и сложный проект, над которым работает уже не одно поколение чиновников из обеих стран. Обоюдная заинтересованность в такой интеграции неоднократно обосновывалась и не вызывает сомнений. Однако в последнее время развивать союзные отношения России и Беларуси активно помогают. Причём те, от кого такой помощи можно было ожидать в первую очередь.

Начало такой «помощи» было положено ещё в прошлом году, когда на волне поствыборного политического кризиса в Беларуси страны ЕС вводили в отношении Беларуси первый пакет санкций (сегодня разрабатывают уже четвёртый). Поэтому, когда мы сегодня пишем о том, что РФ и РБ обсуждают не только расширение номенклатуры белорусских грузов (на перевалку в российских портах), но и планируют отправку таких грузов из портов Азово-Черноморского бассейна, было бы неверно не вспомнить тёплым словом Латвию и Литву. Ведь именно они ещё в августе 2020-го заявили о санкциях против белорусских компаний и об ограничении отгрузок белорусских грузов из своих портов.

Факторы сближения	Факторы отдаления
РФ и РБ не останавливаются на первом успехе проекта перевалки экспортного грузопотока Беларуси в российских портах. Обсуждается сразу 2 направления его увеличения: новые грузы и новые порты (Азово-Черноморского региона).	Отмена платы за роуминг между РФ и РБ входит в число 26 союзных программ, которые полностью согласованы правительствами. Тем не менее программа в настоящее время работает лишь частично. В том числе потому, что единой системы борьбы за 1,5 года так и не появилось.
Страны восстанавливают и улучшают сообщение и логистику не только грузов, но и пассажиров. Увеличивается количество авиарейсов и направлений, между Москвой и Минском начала курсировать «Ласточка». Кроме того, компания Ozon открыла в Беларуси свой офис и готовится открыть грузовой хаб для ускорения доставки посылок.	К в целом успешной работе над интеграционным пакетом союзных программ есть 2 ремарки. Во-первых, подписание пакета было перенесено на осень. Во-вторых, согласование позиций по двум оставшимся программам, как оказалось, выходит за рамки полномочий правительственных групп — программами займутся президенты во время встречи в конце мая.
Вопреки алармистским прогнозам белорусских оппозиционных СМИ российские компании продолжают поставлять нефть НПЗ «Нафтан», поддерживая белорусский суверенитет.	В Гомельской области местные депутаты проголосовали за введение сбора за пересечение государственной границы Беларуси (1 базовая величина), который будет распространяться в том числе на граждан РФ. Белорусы от сбора освобождены.
Россельхознадзор рассматривает «БелВитунифарм» как площадку для разлива «Карнивак-Ков» — вакцины от коронавируса для животных.	

Сегодня всё повторяется: ««*Основную работу* [по текущему сближению РФ и РБ — СОНАР-2050] *проделала Литва, которая сразу перевела региональный скандал на уровень международного кризиса, запретив взлет и посадку на своей территории всем самолетам, пролетающим через территорию Беларуси. Не обошлось даже без пресловутой 5 статьи Устава НАТО о «коллективном отражении агрессора»: о ней нашли повод вспомнить в связи с сопровождением самолета Ryanair. Латвия вовсе оказала прямое содействие единению Беларуси и*

России, когда последовательно выкинула белорусский и российский флаги с чемпионата мира по хоккею», — пишет[1] **Александр Носович** в материале для rubaltic.ru.

Факторы сближения

Перевалка: больше грузов и морей

Неспокойный май в очередной раз подтвердил правильность курса на максимальную независимость Беларуси от европейских и евроориентированных соседей. Главный на сегодня способ достижения такой независимости — перевод экспортных потоков Беларуси в российские порты, начало которому было положено февральским (2021) соглашением о перевалке белорусских нефтепродуктов.

Однако одним только этим соглашением дело не ограничилось.

Премьер-министр Беларуси **Роман Головченко** в эфире телеканала «Беларусь 1» подтвердил[2], что белорусская сторона не только занята вопросом строительства собственного портового терминала в России, но и изучает возможность расширения номенклатуры отгружаемых через РФ грузов. «*Российская сторона выразила готовность предоставить или, по крайней мере, подобрать все возможные участки, которые будут соответствовать требованиям, предъявляемым белорусской стороной. Если они нас устроят, то мы очень позитивно смотрим на вариант реализации такого инвестиционного проекта по созданию собственных портовых терминалов в Российской Федерации... Мы с российскими коллегами обсуждаем, в том числе, и другие грузы, которые Беларусь сейчас экспортирует через балтийские порты, по их переориентации на российские по аналогии с нефтепродуктами. Это удобрения, машиностроение, лесоматериалы*».

Также глава белорусского правительства опроверг постоянно транслируемую литовской стороной точку зрения о том, что переброска белорусского экспортного трафика в российские порты вредит самой же Беларуси, поскольку растут расходы грузоотправителей. Головченко неоднократно подчеркнул, что просчёт логистического аспекта — основа выбора места для такого терминала. Наконец белорусский премьер отметил, что в Беларуси также изучают возможность использования СМП для поставок в Азиатско-Тихоокеанский регион. Напомним, что в октябре 2020 года «Белорусская калийная компания» впервые отправила поставку калия в Китай по этому маршруту.

То, что такой терминал Беларуси необходим, демонстрирует не только Литва, но и Украина. Издание minprom.ua в мае опубликовало[3] материал, посвящённый наращиванию транспортировки белорусской металлопродукции через украинские порты в ЕС (отгрузка продукции БМЗ в 2020 году выросла на 12,3 %, до 460 тыс. тонн). Смысл публикации: Украине следует отказать Беларуси в дальнейшем наращивании транзита. В качестве обоснования автор публикации (а это народный депутат Украины) ссылается на якобы перегруженность портовых мощностей украинских портов на Чёрном море. Однако статистика эту аргументацию опровергает: грузооборот украинских портов в прошлом году снизился на 0,7%, причём в основном за счёт импортных и транзитных грузов. То есть более

[1] Прибалтика толкнула Беларусь в объятия России // rubaltic.ru. 26 мая. 2021. URL: https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/20210526-pribaltika-tolknula-belarus-v-obyatiya-rossii/

[2] Белоруссия запланировала построить терминал в российских портах // 2 мая. 2021. URL: https://www.interfax.ru/world/764409

[3] Услуга Беларуси может дорого обойтись Украине // Минпром. 7 мая. 2021. URL: https://www.minprom.ua/digest/269996.html

вероятна политическая подоплёка, и собственный терминал мог бы стать гарантией от подобных недружественных действий со стороны соседей.

В Беларуси планируют не только увеличение номенклатуры грузов для перевалки в российских портах, но и, как оказалось, рассматривают не только порты Ленинградской области. Во второй половине мая стало известно, что «Белтаможсервис» обсуждает с российской стороной перевалку белорусских грузов не только через порты Ленобласти, но и через порты Азовского и Чёрного морей. При этом речь идёт не только о существующих мощностях: «*Представители РУП «Белтаможсервис» в составе белорусской делегации приняли участие в презентации экспортной грузовой базы Беларуси и обсуждении возможности перевалки в морских портах РФ на существующих и/или новых производственных мощностях*...», — говорится в пресс-релизе белорусской госкомпании.

Отметим, что логистика через РФ не только может быть дешевле, чем сейчас, **но и обязательно будет**, на что указали эксперты во время круглого стола, состоявшегося в пресс-центре Sputnik.by. «...*как видим пока по линейке продуктов, которые пошли на переориентацию, в основном превалируют мазут и газойль. Конечно, их выгоднее перевозить по железной дороге. Если речь пойдёт в дальнейшем и по дизелю, то тогда возможно использование трубы, и это экономически ещё более выгодно будет*», — считает[4] ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Российской Федерации **Игорь Юшков**.

Он же указывает на ещё более выгодный метод «транспортировки», о котором писали и мы[5]: «Если мы говорим про дизельное топливо, то на самом деле можно поступить ещё проще — обмениваться топливом. Соответственно, Беларусь может давать своё топливо в нефтепродуктопровод, который проходит через Беларусь на Украину и дальше идёт в страны Центральной Европы — Венгрию, Чехию. А аналогичный объём, например, получать в российских портах Ленинградской области». Выгоду такого варианта не перебьёт никакая Клайпеда даже с нулевыми тарифами на перевалку.

---

*По сути, это повторение более раннего исхода из Прибалтики российских грузоотправителей, поэтому и итоги такого исхода должны оказаться похожими. Сперва в Прибалтике в него просто не верили, затем потешались над скромными оборотами Усть-Луги: ещё 10 лет назад это были скромные 22,7 млн тонн. Сегодня (2020) — 102,6 млн, то есть на 80 млн тонн больше. Плюс 49 млн тонн грузооборота в Приморске и 19 — в Высоцке. «Сегодня мы стремимся уже к новой вершине — 200 млн тонн грузов, которые должны переваливаться через портовые мощности [Ленинградской области]», — заявил[6] губернатор Ленинградской области **Александр Дрозденко**.*

Тем же путём идёт Беларусь. Начав поворот своего экспортного грузопотока с нефтепродуктов Беларусь рассматривает и другие грузы: чем больше гарантированный грузопоток, тем в итоге дешевле.

---

[4] Белорусские нефтепродукты уже в портах РФ, о чем не удалось договориться? // sputnik.by. 21 мая. 2021. URL: https://sputnik.by/press_center/20210521/1047681425/Belorusskie-nefteprodukty-uzhe-v-portakh-RF-o-chem-ne-udalos-dogovoritsya.html

[5] Нефтепереработка ближайшего будущего // СОНАР-2050. 26 июня. 2019. URL: https://www.sonar2050.org/publications/soyuznaya-neftepererabotka/

[6] «Путь к 200 млн тонн». Россия поднимает портовые паруса // baltnews.lt. 15 марта. 2021. URL: https://baltnews.lt/ekonomika_online_novosti/20210315/1020654051/Put-k-200-mln-tonn-Rossiya-podnimaet-portovye-parusa.html

Пассажирское сообщение

В последний день апреля Москва и Минск запустили знаковый проект, анонсированный ещё осенью, и сразу сделавший столицы «ближе» друг к другу. 30 апреля из Москвы и Минска в первый рейс отправились экспрессы «Ласточка». Пятивагонный поезд вмещает 349 пассажиров, но спрос превышает предложение: уже в первый день билеты оказались выкуплены на полмесяца вперёд.

Спустя эти самые полмесяца появились первые итоги работы нового поезда. Согласно данным пресс-службы РЖД, за две недели работы они перевезли 22 тыс. пассажиров. Ещё 12,5 тыс. человек купили билеты на более поздние даты (информация по состоянию на 14 мая). В дороге поезд проводит даже чуть меньше изначально заявленных семи часов, двигаясь со скоростью 160 км/ч по РФ и 140 км/ч по Беларуси.

Таким образом, удалось воплотить главную задумку: поезд стал альтернативой авиарейсу (если прибавить к времени полёта время на трансфер в аэропорт, регистрацию на рейс, ожидание, получение багажа и т. п.).

Вместе с этим РФ и РБ восстанавливают и авиасообщение, которое практически остановилось во время эпидемии COVID-19. «Граждане Беларуси и России могут спокойно передвигаться между Санкт-Петербургом, Ростовом-на-Дону, Калининградом, Сочи и Минском. А на сегодняшний день уже и Казань добавилась — реализовали проект. И в рамках Евразийского экономического союза очень активно используется мобильное приложение «Путешествую без COVID-19». Оно, как мы уже много раз говорили, позволяет въезжать в Россию авиационным транспортом гражданам союза при условии предъявления отрицательных тестов на коронавирус». В этой цитате не хватает двух городов: Самары и Екатеринбурга. О возобновлении полётов «Белавиа» в эти города стало известно лишь накануне встречи в Казани: пресс-служба белорусского авиаперевозчика анонсировала это только 28 апреля. Таким образом, география полётов «Белавиа» по России расширилась до девяти направлений.

В конце мая белорусская сторона обратилась к РФ с просьбой о полноценном восстановлении авиасообщения: «*Мы хотели бы предложить рассмотреть возможность восстановления полномасштабного авиационного сообщения между Республикой Беларусь и Российской Федерацией с выходом на доковидный уровень... В частности, аэропорты Сочи и Краснодара*».

Просьба вполне понятна. Во-первых, «Белавиа» разом лишилась транзитного потока между Киевом и Москвой, который обслуживала с осени 2015 года. Во-вторых, для белорусов резко усложнилась возможность выбраться на летний отдых, что особенно важно на фоне эпидемии COVID-19. Теперь это возможно только из Москвы либо других городов РФ (за границу). Либо же — рейсы в упомянутые Головченко Сочи и Краснодар, которые не только дадут выход к морю, но и позволят работать сотрудникам «Белавиа».

«Путешествуем без COVID» и трансфер технологий

Об упомянутом мобильном приложении следует сказать отдельно. По состоянию на середину мая им воспользовались уже более 200 тыс. граждан стран ЕАЭС (РФ, РБ, Кыргызстан и Армения. С 24 мая — и Казахстан). А в конце мая Минтранс РФ даже предложил Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) интегрировать «Путешествую без COVID-19» на международных рейсах: «...*многие авиакомпании уже используют наше отечественное решение, разработанное в рамках ЕАЭС, это «Путешествую без COVID». Тут есть у нас представители IATA и я бы попросил, чтобы вы подумали над тем, чтобы интегрировать наше приложение, которое уже используется в ряде стран, и пользоваться тем, что оно уже является легитимным для ряда*

стран членов СНГ», — заявил[7] замглавы Минтранса РФ **Кирилл Богданов** во время конференции Digital Aviation & Travel компании ATO Events.

Но само по себе приложение, разумеется, возобновлению транспортного сообщения никак бы не помогло. Приложение — это лишь вершина айсберга, за которой скрывается координация работы сертифицированных лабораторий, информационного центра. Ну и вакцина, конечно же, которую с апреля разливают в Беларуси. Это отправная точка.

Между тем не все знают, что это не просто красивый жест руководства РФ. Ему предшествовала работа, сотрудничество российских и белорусских фармакологов, без которого ничего бы не вышло. На вопрос «Почему вакцину разливают «Белмедпрепараты»?» отвечает издание Sputnik.by, где подготовили подробный материал о локализации производства российской вакцины: «*Во-первых, есть опыт работы с вакцинными препаратами: не так давно по такому же трансферу технологий на «Белмедпрепаратах» разливали российскую вакцину «Гриппол Плюс*».

Способствует производству и открытая внутренняя граница между РФ и РБ. Когда мы говорим о производстве, то имеем в виду асептический разлив в ампулы и упаковку. Сама же вакцина в готовом виде поступает на «Белмедпрепараты» из РФ. И тут важно выдержать сроки и температурный режим, груз ни в коем случае не должен застрять где-то по дороге или на границе: «*Объёмы таких поставок определяют с условием срока хранения, чтобы вакцины можно было сразу взять в производство и приступить к розливу. Медлить нельзя: у белорусского производителя есть лишь 14 суток — именно столько может храниться вакцина до полной заморозки*».

Так что те, кто сегодня летит из Минска в Москву или едет на «Ласточке» из Москвы в Минск могут даже не осознавать, что цепочка, сделавшая возможной эту поездку, немного длиннее — её нужно вести с сотрудничества российских и белорусских фармакологов, начавшегося задолго до эпидемии COVID-19.

Однако на запуске производства «Спутник V» дело не остановилось. Сегодня Россельхознадзор рассматривает Беларусь ещё и как площадку для разлива «Карнивак-Ков» — первой в мире вакцины от коронавируса для животных. «*Предельный объём производства вакцины на базе Федерального центра охраны здоровья животных составляет 3 млн доз в месяц. Эти возможности полностью перекрывают имеющийся сегодня спрос*», — сообщает представитель РСН **Юлия Мелано**. Выпускать препарат собираются на мощностях «БелВитунифарм».

Кроме того, в Беларуси на минувшей неделе задекларировали намерение помочь гражданам Украины: «*Мы договорились с президентом России о том, что Беларусь откроет несколько переходов на этой границе, обустроит там соответствующие палатки, если нужно (больниц у нас хватает), чтобы принять желающих людей с территории Польши, Литвы и других государств, и особенно Украины — там же наши люди живут, на одном языке разговариваем — и оказать им помощь в вакцинировании. Мы сейчас прорабатываем этот вопрос...*».

Также в мае Беларусь одобрила применение российской четырёхвалентной вакцины от гриппа «Ультрикс Квадри». Как уточняет глава «Нацимбио» **Андрей Загорский**, данная вакцина полностью отвечает рекомендациям ВОЗ и уже экспортируется в пять стран мира. Таким образом, в эпидемическом сезоне 2021–2022 гг. белорусы будут защищены от наиболее тяжёлых респираторных заболеваний.

[7] Минтранс предложил IATA использовать приложение «Путешествую без COVID-19» // ТАСС. 25 мая. 2021. URL: http://tass.ru/ekonomika/11464635

Однако только производством и применением вакцины борьба с эпидемией коронавируса в России и Беларуси не ограничивается. В настоящее время Минздрав РБ и Роспотребнадзор проводят исследования по коллективной иммунной защите от COVID-19. Для этого в Беларуси отобрали 12 тыс. добровольцев. Задача — исследовать, определить постинфекционный и поствакцинальный иммунитет населения и, в зависимости от результатов, скоординировать методы борьбы с эпидемией (в частности, понять, нужно ли их усиливать или же, наоборот, можно ослабить). Результатов ожидают к концу года.

Такие исследования действительно нужны, ведь строгость мер влияет на отдельные отрасли экономики, — на тот же туризм.

Санкции и нефть

Сближению позиций России и Беларуси по союзным программам способствует не только общая цель, но и внешние факторы. В конце апреля-начале мая оппозиционные белорусские СМИ с плохо скрываемой радостью подхватили новость о якобы грядущем прекращении поставок российской нефти на НПЗ «Нафтан». Мол, в отношении «Белнефтехим» и НПЗ «Нафтан» действуют санкции США и российские поставщики, чтобы тоже не угодить под них, приостановят отгрузки в Беларусь. Информагентство Reuters со ссылкой на собственные источники заявило, что «Роснефть», «Сургутнефтегаз» уже приняли такое решение, а «Татнефть», «Русснефть» и «Нефтиса» рассматривают такую возможность.

«*Санкции распространяются на физических, юридических лиц Соединенных Штатов Америки, а также компании, в которых США (гражданам либо юридическим лицам США) принадлежит контрольный пакет. Но как бы мы нефть покупаем не в Соединенных Штатах, а у нашего партнёра, Российской Федерации. Контракты подписаны, нефть поставляется в соответствии с условиями этих контрактов. Все абсолютно штатно, спокойно*», — прокомментировал[8] публикацию Reuters премьер-министр республики **Роман Головченко**.

Что тут важно понимать: риски, связанные с санкциями, для российской стороны действительно есть. Однако есть и соглашение о поставках нефти в Беларусь, и отменять его никто не собирается. «*Риск, о котором написали в Reuters, пока очень абстрактный. Я считаю такой сценарий крайне маловероятным. Риск санкций существовал и существует, но мы пока не прекращали поставок в Беларусь*», — утверждает[9] ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности **Станислав Митрахович**. Он же указывает на то, что ничего нового не случилось: в 2007–2015 гг. «Нафтан» и его российские поставщики уже работали под санкционным прессом. Таким образом, это не новые санкции, а возобновление старых (были приостановлены в 2015 году, и с тех пор каждый год мораторий продлевался, а в этом году, из-за ситуации, сложившейся вокруг прошлогодних выборов президента Беларуси, его решили отменить).

То есть, скорее всего, между указанными компаниями и НПЗ «Нафтан» попросту появится «прокладка» в виде компании или механизма, которая позволит российским компаниям избежать проблем. Например, «Нафтан» действительно перестанет получать нефть, зато поставки на Мозырский НПЗ (отсутствует в санкционном списке США) вырастут вдвое. Руководитель Центра анализа стратегии и технологий развития ТЭК РГУ нефти и газа имени Губкина **Вячеслав Мищенко** указывает на ещё один способ: «*Речь пойдёт о перестройке логических цепочек. Если судить по опыту Крыма, то при риске попасть под санкции наши компании не «высвечивают» свои поставки. Очевидно, что компании, работающие на белорусском направлении, не будут заключать контракты напрямую, но это совсем не означает, что топливо идти в Беларусь не будет*».

[8] Нефть из РФ поставляется в Беларусь штатно, несмотря на санкции США - премьер // Интерфакс-Запад. 2 мая. 2021. URL: https://interfax.by/news/policy/raznoe/1296020/

[9] Без российской нефти: переживет ли Беларусь санкции США? // sputnik.by. 30 апреля. 2021. URL: https://sputnik.by/economy/20210430/1047524408/Bez-rossiyskoy-nefti-perezhivet-li-Belarus-sanktsii-SShA.html

О том, что никто не помышляет приостанавливать продажу нефти Беларуси, свидетельствует и тот факт, что с 1 мая РЖД ввела скидки к тарифу на экспортные перевозки сырой нефти в Беларусь (назначением на станции Барбаров и Новополоцк Белорусской железной дороги) в размере от 26 до 33,5 %.

Однако оппозиционная пресса в Беларуси упрямо продолжала[10] отстаивать тезис: «Прекращение поставок нефти из России ставит под удар всю экономическую модель Беларуси», чем вынудила нас объяснить ситуацию более подробно. Для этого следует вернуться немного назад, к прошлогоднему спору о стоимости нефти.

Можно вспомнить, что постоянной темой для обсуждения была т. н. альтернативная нефть. Её Беларуси обещали все наперебой и в первую очередь США (визит госсекретаря США Майкла Помпео в Минск в феврале 2020 года). Латвия, Литва и Украина наперебой предлагали Минску свои порты для разгрузки танкеров, в Польше прикидывали реальность реверсного использования «Дружбы». А на фоне кризиса нефтяных цен обсуждались даже поставки нефти из Саудовской Аравии.

Что мы имеем сегодня? После того как США вернули в отношении Беларуси санкции, действовавшие в 2007-2015 гг., всех альтернативных поставщиков как ветром сдуло. И даже компания Socar, заявлявшая о планах поставить в Беларусь до миллиона тонн нефти (т. е. сохранить поставки на уровне 2020 года), разводит руками: «*Мы продолжаем наше сотрудничество с Беларусью, однако в то же время мы не собираемся нарушать какие-либо международные санкции*». Компания в январе — марте поставила в Беларусь нефти на 131 млн долл., однако в апреле — мае поставок уже не было (как не будет их и в июне). Перестраховались и прекратили поставки заранее, хотя санкции начинают действовать только с 3 июня.

Что случилось бы с белорусской нефтепереработкой в случае реализации сценария «40 % нефти — Россия, 60 % — альтернативные источники» — вопрос открытый и неудобный. Все сторонники альтернативной нефти как воды в рот набрали.

Что в итоге? «*За две недели мая месяца переработано порядка 300 тысяч тонн нефти. Обеспечение сырьём осуществляется в соответствии с утверждённым графиком*», — сообщило[11] корпоративное издание «Вестник Нафтана». При этом в пресс-службе концерна «Белнефтехим» уточнили, что завод перерабатывает сырьё, поступившее в мае (то есть это не накопленные загодя запасы нефти): «*Исходя из данных завода, это майское сырьё. Обеспечение сырьём идет в соответствии с графиком поставок*», — отметил пресс-секретарь концерна **Александр Тищенко**, допустив, что не исключает даже небольшого превышения объёма поставок.

По факту экономический и политический суверенитет Беларуси поставками нефти поддерживает только Россия. Хотя дело даже не столько в суверенитете, сколько в жизнеобеспечении. Нефть — кровь экономики, вводить санкции за её продажу — всё равно что запретить человеку дышать под угрозой смерти. Экономическую же модель РБ ставит под угрозу не прекращение поставок российской нефти (которых, как видим, не произошло), а санкции, вводимые в отношении Беларуси странами ЕС и США. Это из-за них российским компаниям, возможно, придётся пересмотреть логистику поставок сырья.

[10] Прекращение поставок нефти из России ставит под удар всю экономическую модель Беларуси. Что происходит на «Нафтане»? // Наша Ніва. 4 мая. 2021. URL: https://nn.by/?c=ar&i=272451&lang=ru

[11] «Нафтан» за полмесяца переработал 300 тыс. т нефти, обеспечивается сырьем по графику // nangs.org. 18 мая. 2021. URL: https://nangs.org/news/downstream/naftan-za-polmesyatsa-pererabotal-300-tys-t-nefti-obespechivaetsya-syryem-po-grafiku

Офис Ozon в Беларуси

В союзной интеграции крайне важны вещи, которые можно «потрогать». Из последнего это «Ласточка» и трансфер технологий на «Спутник V». В этот же ряд теперь можно записать ещё несколько известных и знаковых проектов.

В мае состоялся полноценный приход в Беларусь российского маркетплейса Ozon. Российская компания открыла здесь свой офис («Озон Рокет Бел» — операционная компания, отвечающая за белорусский рынок). Белорусские производители получат возможность выставлять свои товары на Ozon для российских покупателей, а белорусским клиентам наконец-то станет доступен весь функционал ресурса. «*Мы считаем нашей миссией помочь белорусским производителям продавать их товары на российскую аудиторию Ozon (а в РФ 85 миллионов человек имеют доступ к нашей доставке). Для этого в 2021 году планируется создание специальной витрины товаров белорусских производителей и доставка их в РФ силами площадки, для чего у Ozon появится специальный логистический хаб*», — рассказал маркетинговый директор Ozon **Олег Дорожок**.

Инвестиции и кредиты

РФ остаётся основным инвестором в экономику РБ: 40 % от общего объёма инвестиций в первом квартале 2021 года (3 млрд долл., из которых ПИИ — 2,5 млрд) были вложены в неё российскими инвесторами.

Не отстают и рядовые белорусы: по итогам января — марта 2021 года они заняли второе место по величине международных переводов из РФ. Согласно исследованию банка «Русский стандарт», средняя величина денежного перевода в Беларусь составляет 10,1 тыс. рублей. По итогам же 2020 года из РФ в Беларусь перевели эквивалент 100 млн долл.

Сама же Беларусь намерена продолжить размещать облигации в российских рублях: Александр Лукашенко поручил правительству привлечь до 100 млрд рублей в 2021–2023 гг. Однако глава Минфина Белоруссии **Юрий Селиверстов** уточнил, что РБ собирается размещать облигации на Московской бирже уже в текущем году. Напомним, в 2019–2020 годах Минфин Беларуси уже размещал облигации на 10 млрд рублей, причём спрос на эти бумаги был довольно высоким. Пользуются этим инструментом и белорусские компании (в июле 2019-го и в мае 2020-го «Евроторг» размещал выпуски по 5 млрд рублей).

100 млрд рублей — сумма крупная, однако совсем не сенсационная. К тому же её следует делить на три (года). По текущему курсу это чуть больше 1,35 млрд долл., что даже меньше обычных планов привлечения заёмных средств Минфином Беларуси (например, план на 2019 год составлял 1,5 млрд, а на 2022-й — 1,7 млрд долл.). В этом году он даже меньше (1 млрд, из которых 500 млн — государственный кредит РФ, остальное — прочие кредиты и облигационные выпуски), поскольку в 2020-м план по займам был перевыполнен.

Что касается этих самых 500 млн долларов (второй транш кредита, согласованного осенью 2020 года), то, по словам министра финансов РБ **Юрия Селиверстова**, срок его получения остаётся прежним — конец июня. «*По второму траншу мы нацеливались на первое полугодие, пока каких-то изменений в этих планах нет*»[12].

Тут же следует упомянуть и об опосредованном «финансировании», то есть о торговле. Итоги первого квартала весьма неплохие. Экспорт Беларуси в РФ в январе-марте достиг 3,43 млрд долл. (+354 млн долл. к аппг). Более того, этот результат перекрывает не только показатели экспорта в I квартале 2020 года, но и является лучшим за последние 7 лет, начиная с 2015-го.

[12] Дефицит республиканского бюджета в январе-апреле составил Br700 млн // БелТА. 18 мая. 2021. URL: https://www.belta.by/economics/view/defitsit-respublikanskogo-bjudzheta-v-janvare-aprele-sostavil-br700-mln-441848-2021

Вырос не только экспорт, но и внешнеторговый оборот — до 8,27 млрд долл. (+1,45 млрд долл. к аппг). В основном — за счёт восстановления закупок нефти для белорусских НПЗ, что, в свою очередь, позволило увеличить поставки нефтепродуктов в страны ЕС: показатель экспорта в этом направлении в январе-марте достиг 2,1 млрд долл. (+0,97 млрд к аппг).

Факторы отдаления

Интеграционный пакет союзных программ

В нашем апрельском[13] «Пульсе интеграции» на первое место в перечне факторов сближения мы вынесли интеграционный пакет союзных программ. В этом месяце мы переместили его в число факторов отдаления. Всё плохо?

Не совсем. Поэтому объясним нашу точку зрения.

Ещё в начале мая посол Беларуси в РФ Владимир Семашко, комментируя ситуацию с пакетом программ, отложил предполагаемый срок их подписания на осень: «*Я раньше предполагал, что и в мае могут быть подписаны оставшиеся две карты. Сейчас вижу, что сдвижка может произойти на сентябрь-октябрь*».

Тянет ли это на сенсацию? Отнюдь. Похожие оценки уже звучали, и окончательное подписание дорожных карт действительно намечали на осень. Поэтому поводов опускать руки на самом деле нет, тем более что дальше Семашко прибавил: «*Но я скажу, что настроение и аура такая, что они должны быть подписаны, что будет найден — сейчас модное слово — консенсус или компромисс… Убеждён, что в этом году* [союзные программы] будут подписаны. *И таким образом, мы наконец-то решим главную задачу — пойдём создавать единую экономическую платформу*».

Однако Семашко — один из тех, кто в полной мере осведомлён о ходе переговоров. Напомним, что ещё в ноябре 2018 года Александр Лукашенко наделил Семашко чрезвычайными полномочиями с прямым доступом «...*к Президенту в любое время по тем вопросам, которые касаются наших отношений с Российской Федерацией*»[14]. И если прежде он говорил о подписании в июле (по всей вероятности, в ходе Форума регионов), а теперь называет более поздний срок, значит для этого есть основания.

Буквально через несколько дней Семашко снова прокомментировал тему:

1. «*Сегодня мы можем констатировать, что достаточно близки к тому, чтобы действительно создать эту экономическую платформу Союзного государства из 28 дорожных карт или, как их сейчас называют по-другому, программ. 26 уже подписаны, согласованы на уровне министров и России, и Беларуси. Мы сейчас работаем над оставшимися программами. Я думаю, что осенью, где-нибудь в сентябре–октябре, должны быть подписаны эти дорожные карты*».

2. Две оставшихся программы регламентируют работу в области налогового и таможенного законодательств. Судя по словам белорусского посла, в этом году они будут подписаны в каком-то базовом виде. **Тогда как унификация Налогового и Таможенного кодексов РФ и РБ будет вестись и после подписания. Предположительно, она**

[13] Пульс интеграции. Развитие союзных отношений России и Беларуси в апреле 2021 года // СОНАР-2050. 3 мая. 2021. URL: https://www.sonar2050.org/publications/puls-integracii-aprel/

[14] Лукашенко: посол Беларуси в России должен обладать чрезвычайными полномочиями // БелТА. 13 ноября. 2018. URL: https://www.belta.by/president/view/lukashenko-posol-belarusi-v-rossii-dolzhen-obladat-chrezvychajnymi-polnomochijami-325307-2018/

затянется на 2–2,5 года. Собственно, это объясняет, почему завершить работу над программами оказалось так непросто.

Опять-таки: ничего непоправимого. Однако уже в середине месяца стало известно о подготовке встречи Александра Лукашенко и Владимира Путина. Причём одной из тем были заявлены именно оставшиеся программы.

Это уже известная практика: главы государств достигают рамочных договорённостей, а затем правительства оформляют их документально. Это быстрее и проще, чем если бы каждая сторона начала запрашивать у своего президента полномочия на уступки, которые изначально не проговаривались. Тем более, что тянуть некуда, ведь на налоговую и таможенную программы завязан ряд других: снижение стоимости энергоносителей (с выходом на общие рынки нефти и газа к середине десятилетия), а также программа создания общих товарных рынков. «Почему нельзя подписать сейчас то, что уже согласовано?» — такой завуалированный или даже прямо поставленный вопрос можно прочесть в статьях журналистов, освещающих ход переговоров. Именно поэтому и нельзя. Без налоговой и таможенной программ в таком подписании не будет смысла.

Подводя итог:

1. Настрой Владимира Семашко вселяет уверенность. Представитель Беларуси прямо говорит о безальтернативности интеграционного курса. Тем более, что мероприятия, напрямую связанные с подписанием пакета программ (перевалка грузов в российских портах), уже идут полным ходом.

2. Перенос сроков не может не настораживать. На примере БелАЭС мы знаем, как долго такие переносы могут продолжаться.

3. Ключевые программы отложены на последний момент и договариваться по ним будут только теперь, хотя президенты уже встречались в Сочи (февраль) и в Москве (апрель). Само по себе это даёт удобный повод для критики интеграционного процесса сразу с нескольких позиций: «Всё решают только два человека», «Опять будет как в 2019 году» и т.п.

Роуминг: программа подписана, но есть нюансы

Кстати, одна из согласованных 26 программ — отмена платы за роуминг. И хотя она уже подписана, глава Минсвязи Беларуси **Константин Шульгин** рассказал журналистам, что с отменой пока не всё гладко: «*Над этим* [выполнением программы — СОНАР-2050] *мы сейчас работаем. Здесь нет каких-то связных вещей, это тот же тариф, поэтому прорабатываются варианты, как его сделать реальным. И вот момент, который ещё всё-таки недоделан и для которого нам надо время поработать, — это вопрос организации системы борьбы с фродом* [общее название методов телефонного мошенничества]».

По словам министра, наладить взаимодействие методов противодействия фроду (они есть у каждого оператора) непросто, создать некую общую систему — тоже. Впрочем, министр надеется, что до конца года проблему всё же удастся решить. Отметим, что данный пример демонстрирует, что «подписано» совсем не означает «работает» (как и наоборот).

Напомним также, что (тогда ещё) дорожная карта по отмене роуминга была подписана 20 декабря 2019 года и в числе прочего там оговаривались «...*мероприятия по выявлению и пресечению фрода (мошенничества) на сетях электросвязи*». С тех пор прошло уже 1,5 года, однако времени, почему-то, не хватило.

Сбор в Гомельской области

Не совсем понятное решение принял в мае Гомельский областной совет депутатов (возможно, со временем появится дополнительная информация). С 1 января 2023 года область вводит сбор за пересечение государственной границы Беларуси транспортными средствами (размер сбора — 1 базовая величина, что составляет сегодня 29 белорусских рублей). Указано, что граждане Беларуси от сбора освобождены. Следовательно, данный сбор будет распространяться, в том числе, на граждан РФ. В то время как логика Союзного государства, наоборот, предусматривает максимальное уравнивание в правах россиян и белорусов. То есть вполне возможно, что к моменту вступления решения в силу его придётся тут же отменять. **Нам кажется, что центральной власти стоит указать на то, что она не должна вступать в противоречие с российско-белорусской интеграцией.**

Выводы

Глупо было бы делать вид, что сложившаяся вокруг Беларуси ситуация — рядовая или несерьёзная. Тем более, что сам Лукашенко в конце мая признал[15], что Беларусь ждут трудные времена. Однако, как справедливо отметил[16] главный редактор портала «СОНАР-2050» **Семён Уралов**, «*Инцидент с самолетом используется как повод для внешнего давления. Не было бы самолета — нашли бы что-то другое*». Напомним, что ещё в начале года США не стали продлевать мораторий на санкции, действовавшие в отношении Беларуси в 2007–2015 гг. А это для евроориентированных соседей Беларуси и стран ЕС — куда более важный сигнал, чем приземление борта с **Романом Протасевичем**.

Не только союзную интеграцию можно называть долгоиграющим проектом. Не менее долгоиграющими являются и попытки этой интеграции воспрепятствовать. И даже санкции США, ставшие в этом месяце причиной волнений (ожидалось, что из-за них «Нафтан» может перестать получать российскую нефть), в своё время не были отменены, а лишь приостановлены. Приостановлены именно в тот момент, который казался их создателям удобным: в США ожидали, что на фоне экономических трудностей и международной изоляции им будет проще убедить Беларусь отказаться от экономической и политической ориентации на Россию. Сегодня мы видим тот же сценарий, только экономическому и внешнеполитическому удушению подвергают уже Беларусь. И внимательно следят за реакцией России, ждут слабину.

Однако в России отказались отходить в сторону и наблюдать за расправой над союзником. Точно так же, как отказались это делать ещё в августе 2020 года.

---

[15] Лукашенко: впереди – санкции и трудные времена // sputnik.by. 26 мая. 2021. URL: https://sputnik.by/economy/20210526/1047719033/Lukashenko-vperedi--sanktsii-i-trudnye-vremena.html

[16] Санкции ЕС не критичны для Беларуси: эксперт назвал проблему поважнее // lv.sputniknews.ru. 26 мая. 2021. URL: https://lv.sputniknews.ru/radio/20210526/15737403/sanktsii-eu-ne-kritichny-belarus-expert-nazval-problemu-povazhnee.html



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org