ПУЛЬС ИНТЕГРАЦИИ

Развитие союзных отношений России и Беларуси в феврале 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 5
«Белорусский» порт 6
БелАЭС 7
Вакцина 7
Машиностроение 8
Оборонный контур 9
Факторы отдаления 10
Калийные удобрения 10
Обоюдное импортозамещение 11
Новый спор о нефти? 12
Выводы 13

Введение

На волне противодействия белорусской власти прошлогоднему поствыборному политическому кризису многие прогнозировали активизацию интеграционных процессов в Союзном государстве. Собственно, динамика событий в сентябре 2020 года явно на это указывала. Однако первый значимый результат той динамики мы фиксируем только в феврале 2021 года. Речь, разумеется, — о соглашении по перевалке белорусских грузов в портах Ленобласти.

В Литве, а также в оппозиционной белорусской прессе разгоняют тезисы: это месть со стороны РБ за санкции, это невыгодно. Между тем сделать это нужно было уже давно, и политический кризис в этом смысле стал тем самым несчастьем из известной поговорки («Не было бы счастья, да несчастье помогло»). Соседи Беларуси — Польша, Литва, Украина — под басни о России, готовящейся захватить Беларусь, сами содействовали подготовке переворота либо же поддержали его. Учитывая, что большая часть белорусского морского экспорта переваливается в Клайпеде, это становится реальной угрозой экономическому суверенитету и национальной безопасности. Никто не даст гарантий, что экспортные потоки Беларуси не будут остановлены так же, как остановлен сегодня на Украине нефтепровод «Самара-Западное направление».

Что же до выгоды, то мы уже писали о том, что российским компаниям в своё время также было невыгодно уходить из литовских и латвийских портов, этот исход стимулировался экономическими мерами.

Факторы сближения	Факторы отдаления
Беларусь и Россия подписали межправительственное соглашение о перевалке нефтепродуктов в портах Ленобласти. Обсуждается аналогичное решение в отношении калийных удобрений.	«Беларуськалий» продолжает прошлогоднюю практику заключения демпинговых контрактов с потребителями калийных удобрений в Юго-Восточной Азии. Ещё с конца прошлого года мировые цены на удобрения растут, то есть для их российских коллег это становится ещё более раздражительным.
РФ и РБ вернулись к идее строительства «белорусского» порта (т.е. порта, который будет переваливать белорусский грузопоток). В случае положительного решения строительство такого порта, а также сопутствующие ему инфраструктурные решения (продуктопроводы ж/д пути и т.п.) станет проектом, сопоставимым по сложности и эффекту с БелАЭС.	В правительстве РБ собираются инициировать внесение изменений в базовое соглашение о поставке нефти и нефтепродуктов в Беларусь. Суть изменений не раскрывается.
Беларусь получила уже вторую российскую вакцину («ЭпиВаКорона»), завершила первый этап вакцинации медперсонала и приступила к вакцинации других первоочередных категорий. Как уточнили в ЕЭК, производство российской вакцины в Беларуси должно стартовать в ближайшее время.	Российские производители активно наращивают производство и экспорт с/х продукции. В Беларуси в план развития промышленности на ближайшую пятилетку закладывают меры по импортозамещению. Есть сомнения в том, что все эти планы согласованы друг с другом.

Факторы сближения

Перевалка

19 февраля представители Минтрансов России и Беларуси подписали анонсированное[1] в январе соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов в портах Ленобласти. Это был долгий путь, длиной как минимум в девять лет, и все эти годы главным препятствием была цена вопроса. «***Цена для белорусских поставщиков нефтепродуктов будет ниже, чем была через прибалтийские порты***. *И все наши стивидоры и трейдеры, участники от РЖД, мы все пошли на существенные скидки исходя из тех объёмов, которые предложила белорусская сторона. Это соглашение удовлетворяет обе стороны*», — поспешил заверить министр транспорта РФ **Сергей Савельев**.

Если говорить предметно, то доставка тонны мазута в российский порт по железной дороге обойдётся Беларуси в 341 рубль, а тонны бензина — в 365 рублей (общие расходы на логистику — 31 и 29 долл./тонна соответственно).

В Литве это уже пытаются оспорить. Министр транспорта Литвы **Марюс Скуодис** заявил литовским СМИ о невыгодности маршрута, однако никаких дополнительных аргументов в доказательство своего утверждения не привёл, заявив лишь о политической мотивировке решения об отказе от Клайпеды. Зато утверждается, что нефтепродукты, которые БНК отправляла через Клайпеду в последние годы, составляли до 3,1 % перегрузок порта и 2,4 % перевозок по ж/д. Тему невыгодности перевалки через российские порты ожидаемо подхватили и оппозиционные белорусские СМИ.

Кратко напомним динамику февраля. «*Характер тендеров, объявленных белорусскими НПЗ в январе, показывает, что Клайпеда не рассматривается как возможное направление экспорта продукции. Грузоперевозки белорусских нефтепродуктов не номинированы в феврале и последующие месяцы через нефтяные терминалы Klaipedos Nafta*», — признавали на сайте литовского оператора ещё в начале месяца. В свою очередь замгендиректора РЖД **Алексей Шило** пообещал белорусским НПЗ тариф, сравнимый с затратами на логистику в Клайпеду: «*Насколько мне известно, договорённость между правительствами двух стран заключается в том, чтобы удорожания не было. Мы оценивали железнодорожную составляющую, я могу сказать, что с учётом тарифа по Белоруссии, тарифа по РЖД, скидки при перевозке разных номенклатурных групп получается, что у нас уже сопоставимые условия по железной дороге*».

Ранее мы уже озвучивали подробности соглашения: 9,8 млн тонн за три года (2,8+3,5+3,5), ежегодное подтверждение объёмов в конце года, перевалка по условиям «бери или плати». В дополнение к этому стало известно, что в 2021-2023 гг. порт Санкт-Петербург перевалит 2,9 млн тонн мазута и 0,96 млн тонн нефтепродуктовых масел. Усть-Луге достанется 4,3 млн тонн бензина и 0,4 млн тонн газойля (Мозырский НПЗ), а также 1,3 млн тонн газойля (Новополоцкий НПЗ). Таким образом, точка перевалки белорусского дизтоплива пока не известна.

Правда, соотношение объёмов всё же меняется на ходу. Как следует из новостных сообщений[2], в 2021 году через порты Санкт-Петербург и Усть-Луга будут отправлены 2,1 млн тонн НП, а не 2,8 млн, как заявлялось ранее. Впрочем, учитывая, что соглашение подписано с фиксацией итогового объёма, это не имеет особого значения. Значит, разница перейдёт на 2022-2023 гг.

Важнее другое. О скором подписании соглашения стало известно 9 февраля из интервью замминистра иностранных дел РФ **Андрея Руденко**. В нём он заявил, что на сегодняшний день вопрос транзита НП — уже пройденный этап, а «...*на повестке дня — вопрос о перевалке через российские порты калийных удобрений производства Беларуси*». Напомним, что проблема транзита калийных удобрений через российские порты состоит в том, что имеющиеся мощности (и даже ряд вводимых в эксплуатацию в 2021-2022 гг.) заняты под нужды российских производителей. Кроме того, ещё в 2013 году «Беларуськалий» приобрёл долю 30 % в терминале

[1] Пульс интеграции // СОНАР-2050. 3 февраля. 2021. URL: https://www.sonar2050.org/publications/puls-integracii-yanvar-2021/

[2] Россия и Беларусь подписали соглашение об экспорте нефтепродуктов // Российская газета. 19 февраля. 2021. URL: https://rg.ru/2021/02/19/reg-szfo/rossiia-i-belarus-podpisali-soglashenie-ob-eksporte-nefteproduktov.html

насыпных грузов (Клайпедский порт) с 10-летней рассрочкой платежа. То есть химикам расстаться с Клайпедой будет сложнее.

Зато и эффект будет заметнее. Как известно, лишь часть экспорта НП (6-8 млн тонн[3]) шла через Прибалтику. Тогда как продукция «Беларуськалия» большей частью идёт на экспорт именно через Клайпеду. К примеру в 2019 году объёмы перевалки достигли 9,8 млн тонн. А по итогам 2020 года, вероятнее всего, был преодолён рубеж в 10 млн тонн.

В этой ситуации (в соглашении не упомянут экспорт дизтоплива, пока не понятно, куда девать белорусские удобрения) в выигрыше оказывается Латвия: порты Рига, Вентспилс, Лиепая. Сегодня латвийские порты осуществляют перевалку белорусских грузов (по некоторым данным, до 20 % перевозок латвийских ж/д — белорусские грузы), а уход из Клайпеды может этот поток увеличить. Отсюда вывод: если Латвия сегодня и рассматривается руководством РБ как альтернатива Клайпеде, эта альтернатива должна быть временной. Чтобы через несколько лет так же спешно не пришлось уходить уже из латвийских портов.

Уже в самом конце февраля в вопрос перераспределения потока экспорта между Литвой и Россией неожиданно вмешалась Украина. Речь — о санкциях, введённых в отношении компании «Прикарпатзападтранс» (контролирует украинский участок нефтепровода «Самара-Западное направление», по которому российское дизтопливо поставлялось на Украину).

Украинские власти связывают компанию с Виктором Медведчуком, что и стало причиной введения санкций. Они фактически парализуют деятельность компании (поскольку предусматривают в т.ч. запрет на торговую деятельность), а сам участок нефтепровода на Украине намерены национализировать[4]. Учитывая, что на РФ и РБ приходилось до 90 % импорта дизтоплива на Украину, это означает, что большая часть российской доли теперь может перейти к белорусским производителям[5].

Фактически Украина реализовала то, что мы предлагали уже давно: перераспределила рынки НП между Беларусью и Россией. Для российских компаний это, конечно, означает определённые финансовые потери. Однако для исхода из Клайпеды это, скорее, плюс: всё равно порты Ленобласти не могут пока принять весь объём грузов из РБ.

«Белорусский» порт

Ближе к концу февраля в вопросе транзита белорусских грузов выделился ещё один важный момент. Стороны фактически вернулись к идее, высказанной ещё в сентябре 2020 года, и на которой, казалось бы, был уже поставлен крест, а именно — строительству российско-белорусского порта на Балтике.

В самом начале февраля правительство внесло в ГосДуму РФ протокол к Соглашению России и Белоруссии о кредите на строительство Белорусской АЭС. Его разработка велась ещё с весны 2020 года, а суть заключается в снижении процентной ставки по данному кредиту и отсрочке начала платежей (из-за неоднократных переносов срока запуска станции). В 2011 году РФ предоставила Беларуси кредитную линию в размере 10 млрд долл., тогда как по состоянию на сентябрь 2020 года Беларусь израсходовала всего 4,5 млрд долл. из этой суммы (итоговые расходы на строительство оцениваются примерно в 6 млрд долл.). В итоге высказанная ещё осенью идея использовать часть неизрасходованных средств экспортного кредита для реализации других инфраструктурных проектов, а также поддержки наиболее важных для Беларуси отраслей экономики (тяжёлое машиностроение, АПК, фармакология) была заново озвучена.

---

[3] В 2017-2018 гг. в страны ЕС было экспортировано 7,95 и 8,5 млн тонн НП соответственно. Однако в дальнейшем объёмы торговли в этом направлении сократились.

[4] ВАКС арестовал часть трубопровода, в отношении которой СНБО ввёл санкции // Страна.ua. 24 февраля. 2021. URL: https://strana.ua/news/319564-sud-nalozhil-arest-na-chast-nefteproduktoprovoda-samara-zapadnoe-napravlenie.html

[5] Если, конечно, в РФ не отменят запрет на продажу нефтепродуктов в Беларусь, который вводился как раз с целью воспрепятствовать их реэкспорту на Украину.

Пока лишь в самом общем виде, поскольку даже сами инициаторы, похоже, ещё не пришли к согласию в том, что хотят получить на выходе («белорусский» порт, совместный порт или же белорусский терминал в одном из портов). Однако суть уловить можно.

Начало перевода белорусского транзита в порты Северо-Запада РФ создаёт значительный поток грузов: только калийные удобрения и нефтепродукты в сумме дают порядка 20 млн тонн. Учитывая долгосрочность и объёмы, в том числе их потенциальный рост, разумно сконцентрировать этот поток в одной точке, модифицировав под него транспортную инфраструктуру: разгрузка ж/д за счёт строительства продуктопроводов, выбор оптимального места строительства такого порта/терминала и т.п. По сложности реализации это сравнимо со строительством АЭС (а по интеграционному эффекту для СГ, пожалуй, и превосходит), поэтому неудивительно, что как раз экспортный кредит на её строительство полагается отправной точкой такого проекта.

Если стороны действительно решатся на данный проект, то подписанное в феврале соглашение (на его фоне) станет лишь временными «ходунками», подпорками для куда более значимой инициативы.

БелАЭС

К слову, о БелАЭС. В начале февраля первый энергоблок электростанции переступил свой первый рубеж в 1 млрд кВт·ч. В настоящее время первый энергоблок продолжает работать в режиме опытно-промышленной эксплуатации. Однако на прошлой неделе правительством РБ утверждён порядок ввода станции в эксплуатацию. Дата по-прежнему неизвестна, однако в корпорации «Росатом» подтвердили намерение завершить этот процесс к концу I квартала.

Темы БелАЭС коснулся в феврале и посол России в Беларуси **Дмитрий Мезенцев**: «*Беларусь, ставшая страной мирного атома, имеет особое приглашение от Курчатовского института к проведению совместных куда более масштабных исследований*». Посол не уточнил их направление, однако, по всей видимости, речь может идти о разработках в сфере безопасности АЭС, поскольку во время строительства БелАЭС белорусские и российские учёные уже вели совместную работу в данном направлении.

Вакцина

В феврале Беларусь продолжила получать российскую вакцину от коронавируса. Вернее, даже вакцины, поскольку в прошлом месяце тут приняли уже второй поступивший в оборот препарат — «ЭпиВакКорона». Руководитель Роспотребнадзора РФ **Анна Попова** на встрече с премьер-министром Беларуси **Романом Головченко** упомянула о том, что Россия передаёт вакцину как жест большой дружбы между странами, и это неспроста. Дело в том, что массовое производство «ЭпиВакКороны» ещё не стартовало, оно намечено на февраль, то есть вакцины пока мало и в самой России. Зачем нужна вторая вакцина? У «ЭпиВакКороны» эффективность ещё выше, чем у «Спутника V» (заявлена 100 % эффективность). Кроме того, она более щадящая и подойдёт тем, кому «Спутник V» противопоказан.

Ещё до конца февраля в Беларуси завершили первый этап вакцинации медработников российской вакциной «Спутник V»: все зарегистрированные получили первую инъекцию, часть успела даже получить вторую. В эфире телеканала СТВ министр здравоохранения РБ Дмитрий Пиневич сообщил, что в первых числах марта в Беларусь поступит 100 тыс. доз «Спутника V», в конце марта — ещё столько же, что позволяет подключать к процессу остальные группы риска — работников сферы образования, интернатов, домов престарелых, социальных служб.

Тогда же, в конце марта, когда в Беларуси стартует уже и собственное производство российской вакцины, начнётся и массовая вакцинация: привиться сможет любой желающий: «В конце марта мы планируем массовый выход вакцины отечественного производства вместе с нашими российскими коллегами. Тогда мы уже начнём прививать все категории населения (тех, кто изъявит желание, и у кого не будет противопоказаний)», — отметил Дмитрий Пиневич. Люди пожилого возраста также смогут вакцинироваться: Минздрав РБ одобрил применение вакцины людям старше 60 лет.

Что касается производства — вопрос вынесен на уровень ЕЭК: «*В ближайшее время должно начаться производство вакцины «Спутник V» в Беларуси. Уже подписан ряд соглашений о взаимодействии в части локализации производства, налажен трансфер соответствующих технологий*», — заявили в пресс-службе Евразийской экономической комиссии. Вернее будет сказать «массовое производство должно начаться», поскольку пробную партию «Белмедпрепараты» произвели уже в конце февраля. Её проверят и, если технология была воспроизведена верно, начнут массовый выпуск.

Впрочем, не только в Беларуси. Договорённость о производстве российской вакцины в странах ЕАЭС была достигнута ещё в декабре 2020 года, её озвучивал[6] тогда глава Евразийской экономической комиссии **Михаил Мясникович**. В минувшем месяце в пресс-службе ЕЭК заявили, что как минимум на мощностях Карагандинского фармацевтического комплекса производство уже запущено. На начало февраля было произведено 90 тысяч доз с расчётом увеличения производства до 300 тысяч доз в месяц. На очереди — Армения и Кыргызстан.

Вообще же тема борьбы с COVID-19, разработки и производства вакцины — едва ли самый яркий пример и актуальный ответ на вопрос: «Зачем нужна интеграция на постсоветском пространстве?». Бывшие республики получают эффективную вакцину, укрепляя тем самым суверенитет и получая возможность не зависеть от общемировых темпов их (вакцин) производства. Россия за счёт выноса производств в эти республики наращивает производство; создаётся единый пояс стабильности.

Машиностроение

Ещё в конце прошлого года мы писали[7] о том, что ММЗ стал первым из белорусских промышленных предприятий, который получил сертификат на право участия в процедурах государственных закупок на территории Российской Федерации. Как уточнила в конце января начальник управления реализации в РФ ММЗ **Олеся Санько**, «*...сертификат уже предоставляется российским партнёрам, что снимает любые вопросы при участии в тендерах по закупкам для обеспечения государственных и муниципальных нужд*».

Однако на предприятии также сообщили, что даже без наличия такого сертификата объёмы поставок предприятия в РФ в 2020 году выросли с 37 до 41,5 млн долл. (+12 % к 2019 году). А значит, в текущем году следует рассчитывать на ещё более активный рост продаж, тем более что на ММЗ намерены активно развивать свою российскую сбытовую сеть.

Допуск ММЗ к российским госзакупкам объясняется просто: предприятие налаживает сборочное производство двигателей в Ногинске (планируемый годовой объём производства — до 5 тысяч штук в год).

Перед ММЗ как производителем двигателей с преимущественной ориентацией на сбыт в России и странах СНГ в ближайшие годы открывается новая ниша — двигатели на газомоторном топливе. Согласно проекту генсхемы развития газовой отрасли до 2035 года, потребление природного газа в этом сегменте может увеличиться до 9,4 млрд кубометров (до 1,8 млрд куб. м компримированного (сжатого) природного газа и до 7,6 млрд куб. м сжиженного природного газа). То есть, если прогноз окажется верным, это будет означать 10-кратный рост в сравнении с 2019 годом (около 1 млрд куб. м). А это, в свою очередь, будет сопровождаться спросом на двигатели.

В свою очередь доверять такой оценке роста спроса на СПГ как газомоторное топливо вынуждают озвученные[8] вице-премьером **Александром Новаком** планы развития газовой отрасли (150 млрд долл. инвестиций в строительство мощностей по сжижению природного газа до 2035 года, увеличение объёмов производимого СПГ до 80-140 млн тонн в год).

---

[6] В ЕАЭС договорились совместно производить российскую вакцину от коронавируса // lenta.ru. 11 декабря. 2020. URL: https://lenta.ru/news/2020/12/11/vackrpr/

[7] Как Беларусь зарабатывает на российских контрсанкциях // СОНАР-2050. 15 декабря. 2020. URL: https://www.sonar2050.org/publications/kak-belarus-zarabatyvaet-na-rossiyskih-kontrsankciyah/

[8] СПГ-проекты бьют в десятку // РБК. 29 января. 2021. URL: https://www.rbc.ru/newspaper/2021/02/01/6013dc059a79473d601ea315

И это не единственное направление сотрудничества в сфере машиностроения. Объединить программы по созданию отечественных электромобилей — такое, в общем, давно назревшее предложение прозвучало во время февральской встречи премьер-министра РБ Романа Головченко и вице-премьер-министра РФ **Юрия Борисова**. Свои прототипы у РФ и РБ имеются: российский образец «Кама-1» был впервые представлен в декабре 2020 года (серийным выпуском электрокара будет заниматься «КамАЗ»).

Со своей стороны отметим, что серийно выпускаемых электромобилей в РФ и РБ пока нет, а серийный городской электротранспорт есть. И если речь действительно зашла о кооперации в этой сфере, то разумнее начинать с электробусов. Тем более что сама Беларусь выступала[9] с таким предложением ещё в 2019 году. Тем более что первые шаги давно сделаны: тот же «МАЗ» в своих электробусах использует батарею российского производства.

Ещё одним условием перспективности такого сотрудничества может стать то, что российские и белорусские производители электробусов идут разными путями[10]: «*КамАЗ и «Группа ГАЗ» избрали быструю дневную зарядку батарей непосредственно на зарядных станциях по маршруту следования. Бренд Volgabus сделал ставку на ночную заправку аккумуляторов пассажирских машин непосредственно в автопарке. У белорусского «Белкоммунмаша» свой конёк — конденсаторный блок питания*».

Оборонный контур

Ещё одной значимой темой, обсуждавшейся в прошлом месяце, стала дорожная карта военного сотрудничества России и Беларуси. В частности, РФ хочет продолжить использование объектов в Барановичах (узел системы предупреждения о ракетном нападении) и Вилейке (радиостанция) на 25 лет плюс автоматическое продление каждые пять лет.

Также на минувшей неделе состоялась встреча замминистра обороны РФ генерал-полковника **Александра Фомина** с помощником министра обороны РБ по международному военному сотрудничеству генерал-майором Олегом Войновым, на которой обсуждались даты проведения совместных учений «Запад-2021» (10-16 сентября). «*...По предложению наших российских коллег учение пройдёт на территории двух стран, что позволит отработать вопросы как применения региональной группировки войск Беларуси и России, так и ведения армейских операций*», — уточнил представитель МО РБ.

На это тут же отреагировали в Эстонии: «Учитывая географическое расположение и территориальный охват, Беларусь является необходимой для России буферной зоной и обеспечивает её задачи на западном стратегическом направлении. Во время кризиса или войны Россия может использовать Беларусь как плацдарм и развернуть там свои войска, блокируя доступ НАТО к Сувалкскому коридору, который обеспечивает передвижение в воздушном пространстве соседних стран и установление наземной связи с Калининградской областью».

Новости о военном сотрудничестве РФ и РБ приходят даже с Ближнего Востока. Так, пресс-служба концерна «Калашников» с выставки IDEX-2021 сообщает о том, что в Беларуси заинтересованы в приобретении партии АК-12 (ранее партии данного автомата уже были поставлены в Армению и Казахстан).

Также отметим важное дополнение к прозвучавшему в январе заявлению МО РБ о желании приобрести ЗРС С-400. Не последним аспектом такой сделки будет являться стоимость. Главный редактор издания «Национальная оборона» Игорь Коротченко выступил с любопытным пакетным предложением: «*Подобного рода поставки должны осуществляться исключительно на коммерческих условиях. Беларусь должна будет заплатить, хоть и по сниженным ценам. Это также может быть оформлено как бартер. Если Республика Беларусь купит С-400, взамен страна может поставить другую продукцию военного назначения, к примеру, шасси Минского завода колесных тягачей для российских подвижных ракетных комплексов. Такой взаимозачет возможен*».

---

[9] Беларусь предлагает Калининградской области вместе собирать электробусы // БелТА. 25 ноября. 2019. URL: https://www.belta.by/president/view/belarus-predlagaet-kaliningradskoj-oblasti-vmeste-sobirat-elektrobusy-370531-2019/

[10] Электробусы в России: заводы получили сотни заказов, а скоро счёт пойдёт на тысячи // 17 июля. 2020. URL: https://5koleso.ru/avtopark/elektrobusy-v-rossii-zavody-poluchili-sotni-zakazov-a-skoro-schet-pojdet-na-tysyachi/

Факторы отдаления

Калийные удобрения

В одном из наших прошлогодних обзоров[11] мы уже указывали на то, как «Беларуськалий» в угоду текущему моменту ломает мировой рынок калийных удобрений, от чего страдают, в том числе, их российские коллеги. В 2021 году ничего существенно не изменилось.

В конце января белорусский производитель заключил новый контракт со своими индийскими потребителями, обязавшись поставлять им удобрения по цене 247 долл. за тонну. И снова, как и весной 2020 года, вызвал этим критику со стороны компании «Уралкалий»: «*С учётом позитивной рыночной конъюнктуры, наблюдающейся во второй половине 2020-го — начале 2021 года, а также продолжающегося роста спроса на хлористый калий на основных рынках потребления в текущем году, «Уралкалий» полагает, что цена подписанного контракта с Индией не соответствует текущим рыночным тенденциям*». К критике присоединилась канадская компания Canpotex: её представители указывают, что в очередном контракте «Беларуськалия» зафиксирована цена «...*значительно ниже текущих рыночных уровней для калийных удобрений на ключевых внешних рынках*». Более того, исполнительный вице-президент и генеральный директор Nutrien **Кен Зейтц** прямо заявил[12]: «*Мы понимаем, что калийное соглашение с Индией было заключено на высшем правительственном уровне с ограниченным коммерческим участием*».

В феврале же стало известно, что аналогичный контракт белорусы заключили с китайскими потребителями. А значит, к его заключению у уже названных компаний были аналогичные комментарии.

Лучшей иллюстрацией ситуации стали предварительные итоги прошлого года. Объём экспорта российских калийных удобрений в январе-ноябре снизился до 1,603 млрд долл. (-20 % к аппг). Эта динамика опережает рынок (по оценке ценового агентства Argus, стоимость калийных удобрений в прошлом году снизилась в среднем на 11 %). Отсюда вывод: у российского производителя упала не только выручка, но и физические объёмы продаж. В то же время объёмы продаж у компании «Беларуськалий» выросли (5,9 млн тонн за январь-октябрь, +8,7 % к аппг), хотя динамика падения выручки при этом сопоставима с российской (2,2 млрд долл., -15,9 % за январь-ноябрь). Поэтому вопросы со стороны «Уралкалия» вполне закономерны, тем более что даже демпинг не принёс ощутимого результата «Беларуськалию».

«Демпинг плох для союзной интеграции» — вот суть тезиса, который мы последовательно отстаивали на протяжении всего прошлого года. В этот раз мы можем привести дополнительный аргумент: на ситуацию обратили внимание последовательные противники интеграции. Вопросом справедливости обвинений задалась редакция грантового ресурса euroradio.fm. Данный ресурс отслеживает болезненные темы интеграционного процесса, поэтому такое внимание, конечно же, не случайно.

Что же касается справедливости, то, по данным издания «Коммерсант», в январе[13] стоимость гранулированного калия на рынке США достигла 335 долл. за тонну (VI квартал 2020 года — 314 долл. за тонну). Это спотовые цены и другой регион. Однако даже в ЮВА к февралю стоимость калия достигла 268 долл. за тонну.

Отраслевые аналитики указывают, что рынок в текущем году будет расти: «*Как пояснил «Ъ» глава «Уралкалий-Трейдинга» **Александр Терлецкий**, на всех глобальных рынках уже отмечается существенный рост спроса, «обусловленный прекрасной экономикой производителей основных сельскохозяйственных культур, который очень позитивно отразился и на ценах в ряде регионов». **Нина Адамова** из Газпромбанка согласна, что в первой половине 2021 года высокий уровень цен на аграрную продукцию продолжит стимулировать спрос на*

[11] Пульс интеграции // СОНАР-2050. 3 июня. 2020. URL: https://www.sonar2050.org/publications/puls-integracii/

[12] India and Belarusian Potash Price Agreement Not Reflective of Market Conditions // nutrien.com. 30 января. 2021. URL: https://www.nutrien.com/investors/news-releases/2021-india-and-belarusian-potash-price-agreement-not-reflective-market

[13] Предудобренный рост // Коммерсант. 18 февраля. 2021. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4694262

удобрения, в том числе на калийные. По её словам, в 2021 году ожидается, что мировой спрос на калийные удобрения превысит 70 млн тонн, увеличившись почти на 2%». А также указывают на вероятность дальнейших конфликтов производителей из РФ и РБ, учитывая, что и те, и другие запланировали наращивание производства.

Не исключено, что одной из линий этого конфликта станет вопрос перевалки продукции «Беларуськалия» в российских портах. Учитывая же, что калийные удобрения составляют добрую половину белорусского транзита через Клайпеду, это подвешивает и обсуждение проекта строительства «белорусского» порта, поскольку для одних только НП такой проект избыточен. И не только из-за возможного противодействия российских производителей (хотя этот вариант тоже нельзя сбрасывать со счетов). Скидки РЖД для белорусских НПЗ были анонсированы ещё в 2017 году, во время предыдущей попытки переманить их в порты Ленобласти. Для удобрений пока о подобных выгодных тарифах не сообщалось. Между тем для удобрений логистическая составляющая не менее важна. А демпингуя на рынке, «Беларуськалий» сам ставит себя в ситуацию, когда смена порта отгрузки будет для него малопривлекательна.

Обоюдное импортозамещение

Россия и Беларусь активно наращивают показатели внешней торговли за счёт экспорта продовольствия. В Беларуси соответствующий показатель в 2020 году достиг 5,8 млрд долл. (+4,3 % к 2019 году). Из них 2,4 млрд долл. (+2,7 %) приходятся на молоко и молочную продукцию, 973 млн долл. (+4,9 %) — на мясо и мясопродукты. В свою очередь российский АПК в прошлом году экспортировал продукции на рекордные 30,4 млрд долл. (+18,6 %). Мясная и молочная продукция в российском экспорте пока не составляет такой внушительной доли, как в белорусском (всего 1,11 млрд долл.). Однако растёт внушительными темпами: +41 % за 2020 год.

Общий же результат является рекордным сразу по двум причинам. Во-первых, это действительно наибольший показатель экспорта как в стоимостном, так и в натуральном (75,5 млн тонн продукции) измерении. Во-вторых, этот показатель превышает показатели импорта продовольствия в РФ, установившиеся в 2018-2019 гг. (29,6 и 29,7 млрд долл. соответственно). Следовательно, впервые в новейшей истории РФ, возможно, вышла в плюс во внешней торговле сельхозсырьём и продуктами питания.

В наших материалах мы уже указывали на возможность достижения такого результата по итогам 2020 года. И после публикации данных по импорту продовольствия за 2020 год его можно будет зафиксировать.

Впрочем, мы указывали не только на сам результат, но и на его последствия. РФ не просто выходит на самообеспеченность с/х продукцией, закрывая внутреннюю потребность собственным производством, но и становится крупным экспортёром. Это может сказаться на достижимости уже белорусских планов по наращиванию продовольственного экспорта (6 млрд — в 2021 году, 7 млрд — в 2025-м). К тому же наращивать экспорт в РБ намерены в основном за счёт стран ЕАЭС и Китая, то есть направлений, на которые ориентируются и в РФ. При этом российский производитель выигрывает у белорусского как минимум с точки зрения логистики. В свою очередь реализации неоднократно озвученной экспортной формулы «треть-треть-треть» будет мешать политическая ситуация: отношения Беларуси с ЕС сейчас не самые радужные.

«*В России нет и не планируется мероприятий по замещению продукции белорусских предприятий. Правительство не собирается тратить деньги российского бюджета на дублирование той продукции, которую нам может поставить братская республика. Мы ещё шире ставим вопрос об использовании производственных возможностей белорусской промышленности по импортозамещению тех позиций, где испытываем определённые трудности*», — заявил вице-премьер РФ **Юрий Борисов** во время своего визита в Минск в начале февраля. Однако здесь сделан акцент именно на промышленности. Тогда как вопрос замещения продукции с/х по ряду направлений уже более чем актуален. В том смысле, что это замещение уже идёт полным ходом и с ним придётся либо мириться, либо как-то договариваться с российскими производителями о сосуществовании на одних рынках, в том числе на российском.

Если в России не планируют замещать белорусскую продукцию, то в Беларуси, похоже, над этим задумываются. Такой вывод можно сделать из выступления президента РБ **Александра Лукашенко** во время Всебелорусского

народного собрания. Описывая планы правительства на ближайшую пятилетку, белорусский лидер заявил[14]: «...*к крупным компаниям — допустим, МТЗ или «Белавтомаз», «Гомсельмаш» и так далее — подвяжем много малых, средних предприятий, которые будут производить им шестерёнки, гайки и болты, которые мы закупаем по импорту. Мы же умеем это делать. И мы поддержим эти малые и средние предприятия. И «Гомсельмаш» не будет бежать в Германию, чтобы купить комплектующие, а будет здесь, создав этот кластер, получать их от малых предприятий. Это будет серьёзное импортозамещение*».

Да, в выступлении в качестве примера приведена ФРГ, однако, учитывая плотность российско-белорусской торговли, сложно поверить, что под импортозамещение попадут только немецкие «гайки и шестерёнки».

Само по себе импортозамещение, разумеется, отрицательным фактором не является. Однако, пока мы видим, как обе стороны создают производства и наращивают выпуск продукции, а согласования этих процессов на уровне СГ — нет.

Новый спор о нефти?

Новость о намерении Беларуси внести изменения в межправсоглашение о поставках нефти с РФ (соглашение «О мерах по урегулированию торгово-экономического сотрудничества в области экспорта нефти и нефтепродуктов» — базовый документ для белорусско-российской торговли, подписан ещё в январе 2007 года) сложно однозначно назвать фактором отдаления. Тем не менее мы отнесли эту инициативу именно в этот раздел нашего ежемесячного обзора, и для этого есть причины.

Во-первых, указ президента РБ, ставший основанием для этой инициативы, был подписан ещё 18 января. Однако СМИ отмечают[15], что суть изменений до сих пор не известна. Во-вторых, опыт последних попыток внесения таких поправок был не слишком успешен: как правило, они растягивались на несколько месяцев, с взаимными обвинениями в прессе и ничтожным результатом. К примеру, эффект, которого добилась Беларусь в прошлом году (фиксация премии поставщикам на уровне 4,7 долл. за тонну и компенсация этой премии через механизм межбюджетных платежей) сравним с потерями от попыток диверсификации. Не говоря уж об эффекте налогового манёвра, то есть постоянных расходах, которые несут белорусские НПЗ из-за отказа белорусской стороны перейти на единый Налоговый кодекс.

Наконец, даже прошлогодний спор разрешён лишь наполовину. По крайней мере такой вывод напрашивается, если вспомнить, что Беларусь продолжает закупать «альтернативную» нефть и даже заключила с SOCAR годичный договор на поставку 0,96 млн тонн нефти.

Иными словами, данная инициатива потенциально грозит возвратом к прошлогоднему спору, тем более на фоне растущих нефтяных котировок (51 долл./барр. на начало года и 66 долл./барр. по состоянию на 25 февраля).

---

[14] Доклад президента Беларуси на VI Всебелорусском народном собрании // president.gov.by. 11 февраля. 2021. URL: https://president.gov.by/ru/events/shestoe-vsebelorusskoe-narodnoe-sobranie

[15] Беларусь инициирует изменение межправсоглашения с РФ о поставках нефти и нефтепродуктов // Интерфакс-Азербайджан. 17 февраля. 2021. URL: http://interfax.az/view/827168

Выводы

О проектах вроде перевалки белорусских грузов в российских портах или «белорусском» порте писать всегда увлекательно и приятно. Однако для пользы дела гораздо важнее обращать внимание на вопросы, которые по нескольку раз в год попадают в число факторов отдаления. Во-первых, это означает, что именно эти вопросы важны для обоих стран — по их поводу постоянно возникают споры. Во-вторых, постоянный возврат к этим вопросам говорит о том, что время идёт, а общего решения не появляется. Наконец, третье: в СГ не так уж много новых тем, в основном уже знакомые сюжеты.

Летом 2013 года «Беларуськалий» и «Уралкалий» прекратили сотрудничество. В частности, продажу удобрений через общего экспортного трейдера. Вряд ли какую-то из сторон можно считать однозначно правой, а в качестве одной из основных причин разрыва эксперты указывали на отсутствие общей стратегии в условиях падения цен.

Мы уже отмечали, что сегодня белорусская сторона фактически поступает так же, как и менеджмент «Уралкалия» в 2013-м (наращивает добычу без согласования с коллегами из СГ и пытается нарастить рыночную долю за счёт демпинга). А значит, проблеме как минимум восемь лет: единой стратегии по-прежнему нет. Не видим мы и попыток определить хотя бы подходы к такой стратегии.

«*Падение цен на хлористый калий для Беларуси очень болезненно, поскольку на десятки и даже сотни миллионов долларов могут сократиться валютные поступления в бюджет страны, — считает Лев Марголин. — Если тенденция сохранится, то это сильно ударит по платёжному балансу. Особенно теперь, когда… Беларуси придётся заплатить по внешним долгам более трёх миллиардов долларов*». А это оценка[16] не ситуации 2020-го года, а 2012-го. То есть и тогда Беларуси приходилось поступать, исходя из собственной (а не союзной логики), бороться за экспортные поступления от торговли удобрениями и торговый баланс.

За эти восемь лет в Беларуси была построена атомная станция и практически завершена модернизация НПЗ. Однако получается, что есть проблемы куда более сложные, чем строительство АЭС.

[16] Калийный удар по бюджету Беларуси // dw.com. 23 января. 2013. URL: https://p.dw.com/p/17PWE

2050 СОНАР

Союз · Россия · Беларусь · Фабрика смыслов · Нарратив · Кооперация · Интеграция · Политэкономия · Идентичность · Будущее · Прогноз · Анализ · Обороноспособность · Наука и техника · Промышленность · Культура · Точки роста

«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