



## СКАЗКИ ТЫСЯЧИ И ОДНОГО НПЗ

ТАГИ ТАГИЕВ  
«Нефтегазовая Вертикаль»

ГНКАР снижает объемы переработки нефти на бакинских НПЗ, мощности которых в первом-третьем кварталах 2009 года были загружены лишь на 27,5%. При этом госкомпания строит планы по созданию новых НПЗ за пределами Азербайджана — в Турции и Грузии. В октябре этого года ГНКАР заявила о своем желании войти в нефтяной бизнес Украины, приобретя контрольный пакет акций Херсонского НПЗ.

Стремление ГНКАР оказаться поближе к рынку сбыта нефтепродуктов на перспективном рынке Турции, а через НПЗ Украины — и на рынках стран Восточной Европы, понятно. Дело осталось за малым — чтобы желания ГНКАР совпали с ее возможностями.

**Н**ефтепродукты, выпускаемые на НПЗ Баку, имеют два «слабых звена»: невысокое качество (соответствие большинства бакинской продукции экологическим стандартам Евро-2, меньшинства — Евро-3) и удаленность от европейского рынка сбыта. Решить обе эти проблемы ГНКАР планирует очевидным, лежащим на поверхности способом: строительством или приобретением НПЗ в странах, максимально приближенных к платежеспособным и емким рынкам сбыта нефтепродуктов.

Воплощению мечты в жизнь мешают региональная политическая конъюнктура и дефицит инвестиционных средств. Оба этих фактора переменчивы, но пока их векторы направлены не в паруса ГНКАР.

**Карта старых НПЗ Баку бита**

В столице Азербайджана расположены два старых НПЗ

ГНКАР (Бакинский имени Гейдара Алиева и Azneftiyagh), суммарные мощности которых составляют 22 млн тонн. Вот только мощности эти в 2008 году переработкой 7,347 млн тонн нефти оказались загружены всего на 33,4%.

В первом-третьем кварталах 2009 года объем загрузки бакинских НПЗ нефтью составил всего 4,55 млн тонн, падение по сравнению с аналогичным периодом 2008 года (5,465 млн тонн) — на 16,8%.

В ГНКАР «Вертикали» с большой неохотой вынуждены были признать, что причина падающей загрузки НПЗ Баку сырьем вполне рыночная: нефть Азербайджана на зарубежных рынках товар

## **Нефтепродукты, выпускаемые на НПЗ Баку, имеют два «слабых звена»: невысокое качество и удаленность от европейского рынка сбыта**

ликвидный, нефтепродукты — не очень.

Кроме того, нефтетрейдерам транспортировать нефть Азербайджана на НПЗ Европы, Азии и Америки дешевле и безопаснее, чем бензин, керосин и другие азербайджанские нефтепродукты. Тем более что со стандартами Евро-2 и частично Евро-3 доступ для них на многие топливные

## **Решить обе эти проблемы ГНКАР планирует очевидным способом: строительством или приобретением НПЗ в странах, максимально приближенных к платежеспособным и емким рынкам сбыта нефтепродуктов**

рынки, в первую очередь Еврозою и США, вообще закрыт.

Поэтому при общей нефтедобыче в 2008 году 44,5 млн тонн в Азербайджане были переработаны лишь 16,5% этого нефтяного вала. Прогноз на 2009 год еще хуже — из ожидаемых 50 млн тонн нефти переработаны будут

## **Воплощению мечты в жизнь мешают региональная политическая конъюнктура и дефицит инвестиционных средств. Оба этих фактора переменчивы, но пока их векторы направлены не в паруса ГНКАР**

около 13%, свыше 87% — экспортированы.

Таким образом, судьба старых НПЗ Баку (а значит, и связанных с ними перспектив национальной нефтепереработки Азербайджана) предопределена.

Подсластить эту горькую пилюлю ГНКАР пытается планами, обещающими возведение к 2018 году в районе поселка Сангачалы (примерно в 40 км к юго-западу

от Баку) нового НПЗ мощностью до 15 млн тонн нефти в год и нефтехимического комплекса. Любопытная деталь: сырьем для этих производств должна послужить сернистая нефть Казахстана, доставляемая в Баку по Казахстанской каспийской системе транспортировки.

На первом этапе — после 2013 года — по ККСТ в Баку планируется доставлять 23 млн тонн нефти, которая должна затем экспортироваться через территорию Азербайджана по БТД им. Г.Алиева и иным транспортным артериям республики. Ближе к 2020 году ККСТ обещает Азербайджану уже 56–60 млн тонн нефти в год. Планы эти, конечно, впечатляют, вот только ни ККСТ, ни тем более нового комплекса близ Сангачалов пока нет. Но горькая пилюля обреченных НПЗ Баку вроде бы как подслащена.

### **Здесь будет НПЗ заложен!**

Поскольку основная нефть азербайджанского проекта АЧГ течет по БТД в Джейхан, стратегическая энпээзшая мысль ГНКАР потекла также в этом направлении. Пока, правда, БТД свои проектные 60 млн тонн нефти в год в Джейхан не качает, потому как в таких объемах в Азербайджане ее просто не добывают. Но для НПЗ ГНКАР близ Джейхана столько не нужно, достаточно 5–15 млн тонн в год (сколько точно, не знает пока никто).

Кроме трубы с нефтью, ведущей в Джейхан, у планов ГНКАР по созданию на берегу Средиземного моря нового НПЗ есть еще пара резонансов. Это, во-первых, прикупленные альянсом Socar (английская аббревиатура ГНКАР) — Turcas – Injaz в 2007 году за \$2,04 млрд 51% акций нефтехимического комплекса Petkim, расположенного как раз близ Джейхана. И, во-вторых, емкость турецкого топливного рынка, который в 2008 году переварил 19 млн тонн нефтепродуктов. Опять же, литр турецкого аналога бензина АИ-95 в 2009 году стоит в Турции \$2, а в Азербайджане \$0,75.

Строительство НПЗ близ Джейхана стоимостью \$4–5 млрд

ГНКАР намеревалась начать еще в 2008 году. Помешал глобальный кризис, ударивший по ВВП Азербайджана и валютным резервам ГНКАР. Денег на строительство НПЗ в Джейхане у ГНКАР нет до сих пор. Но дефицит инвестиционных миллиардов в 2009 году был осложнен еще и начавшейся нормализацией армяно-турецких отношений.

Окупированный Нагорный Карабах (НК) при этом по-прежнему находится вне сферы азербайджанского контроля. В такой ситуации строить ГНКАР близ Джейхана новый НПЗ было слишком рискованно. Рискованно в том смысле, что при открытой армяно-турецкой границе (дело к этому идет) нефтепродукты, произведенные на НПЗ ГНКАР близ Джейхана из нефти АЧГ, имеют очень высокие шансы с помощью ряда посредников оказаться в Армении и далее в НК.

Таким образом, нефтепродукты из Джейхана не только будут благоприятствовать экономике Армении и сепаратистов НК, но и, не приведя господь, азербайджанское дизельное топливо окажется в баках армянских танков, а азербайджанский керосин поднимет в воздух армянские ВВС. При таких перспективах строить НПЗ близ Джейхана было бы со стороны ГНКАР не просто легкомыслием, а проступком более тяжким — это было бы забвением национальных интересов Азербайджана.

В Грузии — близ прикупленного ГНКАР терминала в Кулеви на 10 млн тонн перевалки в год — также планировалось построить НПЗ на 5–8 млн тонн нефти в год. Идея этого плана ГНКАР все та же: доставлять в Кулеви не нефтепродукты, а нефть, здесь ее перерабатывать и экспортировать в Европу готовые продукты. Это лучше, чем везти из Баку в Кулеви бензин, керосин, газойль, но хуже, чем везти нефть в Европу и там, на месте, гнать из нее нефтепродукты. Благо и рынок для них в Европе рядом — за рубежом НПЗ.

И вот почти свершилось! 12 октября, открывая в Киеве представительство ГНКАР, президент компании Р.Абдуллаев заявил, что «мы изучаем возможность по-

купки контрольного пакета акций Херсонского НПЗ». Завод этот, построенный в 1938 году, простаивает, правда, с 2005 года, а его модернизация потребует не менее \$500–800 млн инвестиций. Но есть у НПЗ в Херсоне и плюсы: проектная мощность 7,1 млн тонн нефти в год и выгодная география (на Днепре, на железнодорожном узле и близ Черного моря).

Опять же, емкость украинского топливного рынка составляет 16 млн тонн в год, а литр бензина АИ-92 стоит почти 8 украинских гривен (около \$1, почти как в Азербайджане, зато — рядом Европа, пусть и Восточная).

К этому ряду достоинств Херсонского НПЗ можно отнести неоднократные обещания президента И.Алиева поставлять на Украину сначала 5, потом 10 и даже более млн тонн нефти в год. Обещаний было много, а нефть Азербайджана появилась на Украине только в октябре 2009 года и только на Кременчугском НПЗ.

И это были не поставки Азербайджана на Украину, а, как уточнили «Вертикали» в украинском посольстве в Баку, Кременчугский НПЗ проектной мощностью 18,6 млн тонн в год просто приобрел на рынке три партии азербайджанской нефти по 80 тыс. тонн каждая. Таким образом, 240 тыс. тонн нефти Азербайджана покрыли 15,5% месячной потребности Кременчугского НПЗ в сырье.

Зато если ГНКАР договорится с украинской группой компаний «Континиум», выкупившей в 2007 году Херсонский НПЗ у российской группы «Альянс», о приемлемой цене контрольного пакета акций, а затем изыщет средства и заплатит за него, то давняя стратегическая мечта Баку иметь в Европе (пусть и Восточной) свой перерабатывающий заводик станет, наконец, явью.

Тем более что и распределительная сеть из 371 АЗС у «Континиума» на Украине имеется, и в Новороссийск в 2009 году придут из Баку 2,5 млн тонн нефти ГНКАР. Да и в Супсу сейчас качают по 90 тыс. баррелей нефти АЧГ в сутки, часть из которых тоже собственность ГНКАР.

Вот только бы найти ГНКАР для акций Херсонского НПЗ фи-

нансовые ресурсы. А это непросто, потому что с валютой у Азербайджана сейчас туго.

### «Сколько вам нужно, Шура?»

В 2008 году ВВП республики, благодаря высоким нефтяным ценам первого полугодия, составил 38 млрд манатов (\$46,9 млрд, рост по сравнению с 2007 годом на 10,8%). Что, правда, не помешало прямому и гарантированному внешнему долгу Азербайджана увеличиться в прошлом году на 22,9%, до \$3,001 млрд (6,4% от ВВП).

С надеждой, что нефтяное счастье Азербайджана будет вечным (а скорее, просто по инерции), прогноз ВВП республики на 2009 год в Баку дали в размере 43 млрд манатов (\$53,4 млрд), расходную часть госбюджета определили в 12,355 млрд манатов (\$15,3 млрд), доходную — в 12,177 млрд манатов (\$15 млрд), а бюджетный дефицит всего в каких-то 178 млн манатов (\$220 млн, или 0,4% от ВВП).

Но нефтяное счастье вечным не оказалось. За первый-третий кварталы 2009 года ВВП Азербайджана составил 23,4 млрд манатов (\$29 млрд), по итогам года этот главный макроэкономический показатель республики может составить около 31,5 млрд манатов (\$39 млрд).

Проект плана госбюджета Азербайджана на 2010 год тоже полон печали: ВВП — 31,8 млрд манатов (\$39,6 млрд), расходная часть — 11,264 млрд манатов (\$13,98 млрд), доходная — 10,015 млрд манатов (\$12,4 млрд), а бюджетный дефицит почти шоковый — 1,249 млрд манатов (\$1,55 млрд, или 3,93% от ВВП).

Все эти макроэкономические подробности, может быть, и скучны, но они, словно общий анализ крови, позволяют «диагностировать» НПЗ-планы ГНКАР. Которая, кстати, за неимением средств была вынуждена в 2009 году взять кредит у Центрального банка Азербайджана (ЦБА) в размере 750 млн манатов (\$950 млн). Причем эти деньги (если называть вещи своими именами — нефтедоллары АЧГ) пойдут не на новые приобре-

тения, а на текущие потребности и на погашение уже взятых на себя ГНКАР финансовых обязательств (в том числе по турецкому нефтехимическому комплексу Petkim).

Дефицит средств заставил ГНКАР перенести на 2010 год давно лелеемое приобретение 50% акций турецкого строительного гиганта Tekfen (это произошло еще до старта процесса армяно-турецкой нормализации, поэтому влияние карабахского фактора в этом вопросе мизерно).

### Проект плана госбюджета Азербайджана на 2010 год тоже полон печали: ВВП — 31,8 млрд манатов (\$39,6 млрд), а бюджетный дефицит почти шоковый — 1,249 млрд манатов (\$1,55 млрд или 3,93% от ВВП)

Если же Фаза-2 проекта Шах-Дениз стоимостью \$20–22 млрд будет санкционирована в течение ближайшего года-двух, ГНКАР, имеющей в этом проекте 10% долевого участия, потребуются еще не менее \$2 млрд, которые тоже придется брать займы у ЦБА или иных финансовых структур.

Поэтому ГНКАР прикупить Херсонский НПЗ, конечно, хочется, вот только где взять деньги на

### Поэтому ГНКАР прикупить Херсонский НПЗ, конечно, хочется, вот только где взять деньги на 70-летний заводик? Про новые НПЗ близ Джейхана и рядом с Кулеви и говорить нечего

70-летний заводик? Про новые НПЗ близ Джейхана и рядом с Кулеви и говорить нечего.

Ну а когда нет средств на недвижимое имущество, а говорить об этом вслух — имидж ронять, остается многозначительно бросать в массы: «Представительство ГНКАР в Киеве будет заниматься исследованием энергетического рынка Украины. Нас интересует маркетинг всего рынка Украины, возможности транспортировки и организации здесь продажи азербайджанских нефтепродуктов».

Тех самых, с которых мы начали, с лейблом «Made in Baku» и стандартами Евро-2, реже — Евро-3... 