

УДК 656.225

Дуйсекеев Нуржан Ерланович – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева)

К ВОПРОСУ О ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Одним из важнейших сегментов транспортного рынка Республики Казахстан являются перевозки нефтеналивных грузов. В течение последних лет Казахстан наращивает экспорт нефти, пытаясь восстановить объемы поставок до докризисных уровней. Согласно данным комитета по статистике МНЭ РК за период январь – сентябрь 2017 года произведено 60,2 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, из которых 50,7 млн. тонн отправлены на экспорт (рисунок 1). Таким образом, объемы экспорта углеводородов увеличены на 7,6% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, тем самым прервав двухлетний период падения [1].

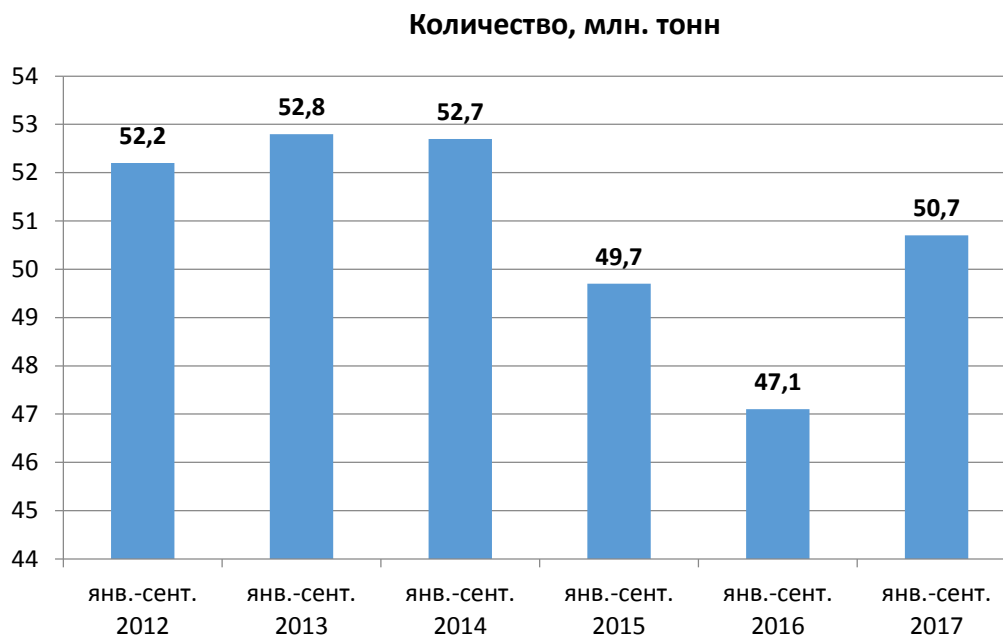


Рисунок 1 – Объем экспорта нефти и нефтепродуктов

Такой большой объем перевозки нефти постоянно требует от Казахстана рассмотрения различных маршрутов ее транспортировки. Согласно статистическим данным основной объем перевозок нефти и газа осуществляется трубопроводным транспортом, но вместе с тем для перевозки нефтеналивных грузов активно используется железнодорожный транспорт, удельный вес которого ежегодно составляет порядка 35-40% в общем объеме перевозок нефтеналивных грузов. В таблице 1 приведены результаты анализа перевозки нефтепродуктов железнодорожным транспортом [2].

Таблица 1 – Преимущества и недостатки использования железной дороги для перевозки нефтеналивных грузов

Преимущества	Недостатки
<i>Всесезонность.</i> Железная дорога универсальна тем, что одинаково хорошо функционирует в любое время года и при любых погодных условиях.	<i>Стоимость.</i> Затраты на транспортировку нефти по железной дороге более высоки, чем затраты на транспортировку другими способами.
<i>Скорость.</i> Сроки доставки нефти по железной дороге относительно малы (значительно быстрее, чем водным транспортом).	<i>Потери.</i> Во время погрузочно-разгрузочных работ часто случаются потери нефти, что является неизбежным при использовании цистерн.
<i>География доставки.</i> Железная дорога покрывает достаточно большую территорию, и поэтому существует возможность прямой доставки в сельскохозяйственные и промышленные районы.	<i>Специальное оборудование.</i> Транспортировка по железной дороге требует наличия специального оборудования для погрузки и выгрузки, что повышает расходы на транспортировку.
<i>Объем.</i> По железной дороге можно перевозить достаточно большое количество нефти.	<i>Укладка линий.</i> Иногда чтобы доставить нефть в отдаленные районы (или из них), приходится прокладывать новые железнодорожные пути.

Несмотря на указанные трудности, способ перевозка нефтепродуктов железнодорожным транспортом является на сегодняшний день популярным способом благодаря сравнительно высокой скорости доставки и круглогодичности использования. То есть, можно заключить, что железная дорога остается надежным партнером предприятий нефтедобывающей и перерабатывающей отрасли Республики Казахстан.

Основной объем перевозок нефтеналивных грузов в настоящее время осуществляется в экспортном и внутриреспубликанском сообщениях.

Экспортные перевозки по железной дороге осуществляются по следующим направлениям: через порт Актау в Азербайджан, Иран, Турцию и другие государства; через пограничную станцию Бейнеу в республики Средней Азии; через пограничную станцию Аксарайская в Европу; через пограничные станции Достык и Алтыколь в Китай; через пограничную станцию Озинки в Европу. Также станция Махамбет производит слив нефти в Каспийский нефтепроводный Консорциум (КТК) и станция Жана-Арка производит налив нефти в Китай.

Ожидаемый рост объема перевозок по железной дороге прогнозируется за счет увеличения объема экспорта нефти через порт Актау, через стыки Аксарайская и Озинки в порты Украины и Европу, через Достык в Китай, слив нефти на ст. Махамбет в Каспийский нефтепроводный Консорциум. Большинство месторождений нефти Казахстана удобно расположены по отношению к порту Актау. Большая часть нефти добывается на западе Казахстана, и в ближайшие годы ее основная часть будет добываться у северных берегов Каспийского моря.

Анализ перевозок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом на перспективу показывает, что основными направлениями являются Актау-Порт, перевалка в морских портах России, Украины и стран Балтии, КТК и КНР. То есть большая часть экспортных перевозок казахстанской нефти и нефтепродуктов производится в направлении морских портов – это порты Черного и Каспийского морей. Направления, по которым будут происходить транспортировка нефтепродуктов, представлены на рисунке 2 [3].

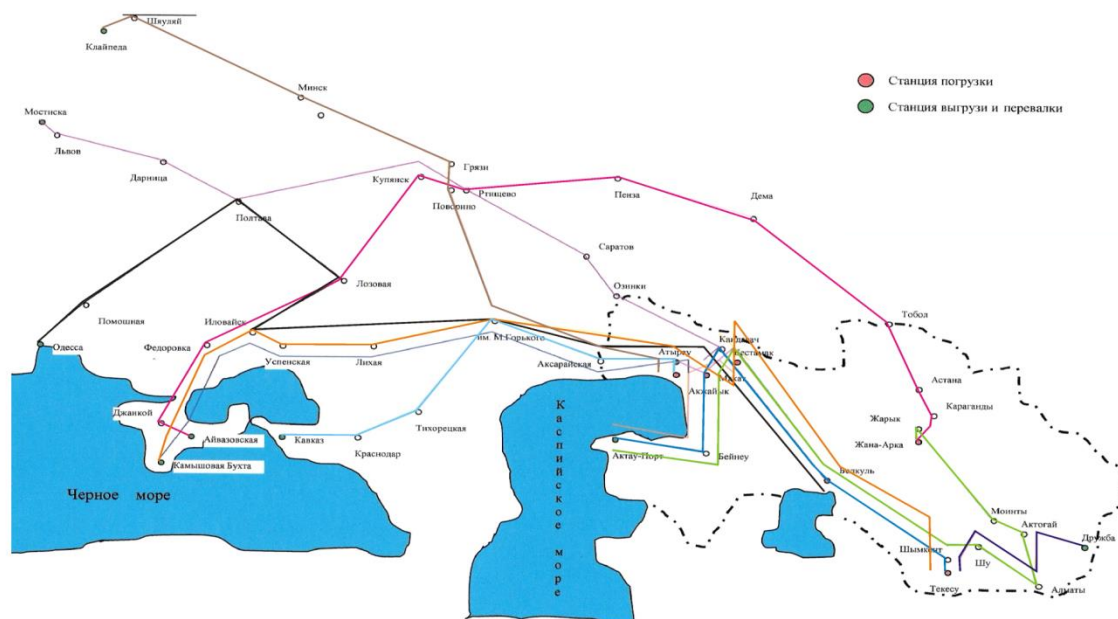


Рисунок 2 - Направления транспортировки нефтеналивных грузов

Для освоения прогнозируемого объема перевозок нефти необходимо усиление технического состояния железнодорожного транспорта Республики: пропускной способности линий, перерабатывающей способности станций примыкания к пунктам налива и слива нефти, перерабатывающей способности пунктов налива (слива) нефти.

Грузовые и припортовые станции, подъездные пути слива и налива нефти, примыкающие к станции, играют важнейшую роль в перевозке грузов. Постоянное совершенствование технологии их работы является одним из основных условий в успешном решении задач полного удовлетворения потребностей Республики Казахстан в освоении непрерывно возрастающего объема перевозок нефтеналивных грузов на железнодорожном транспорте.

Принимая во внимание увеличение объемов экспорта, необходимо решение вопросов оптимизации перевозки нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом путем исследования пропускной способности перевалочных комплексов и технологических схем перевалки наливных грузов.

В заключении следует отметить, что железнодорожный транспорт в Республике Казахстан активно используется в транспортировке нефти и нефтепродуктов, а также является основным перевозчиком нефтепродуктов, вырабатываемых на нефтеперерабатывающих заводах Республики Казахстан.

ЛИТЕРАТУРА

1. Объемы транспортировки нефти и газа в Казахстане выросли на 4%. <http://inform.kz>
2. Семенова В.М. Организация перевозок грузов. – М.: Академия, 2013. – 304 с.
3. Казахстанская нефть: оценка и перспективы. <http://www.investkz.com>