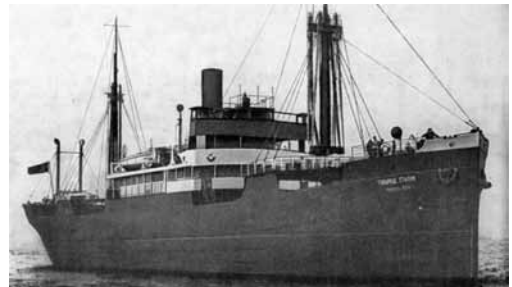


СТРАНИЧКИ ИСТОРИИ НЕФТЕПЕРЕВОЗОК В КАЗАХСТАНЕ

Судоходный транспорт

Транспортировка – неотъемлемая часть нефтепромышленности, и в годы становления нефтяной отрасли она была одной из первых в списке задач, требующих поиска лучшего решения. Средства, которые были у нефтяников в конце XIX в., не отличались совершенством, и сохранялись они зачастую до начала XX в. Для нефтехранилищ использовали открытые земляные амбары (погреба) и закрытые каменные бассейны круглой или четырехугольной формы, сооруженные еще в первой половине XIX столетия. Глубина их достигала 4–5 м, днищем служил утрамбованный слой глины толщиной до 70 см. Стенки закрытых погребов обычно выкладывали камнем или кирпичом, а в качестве цементирующего состава употребляли известь с козьей шерстью и золой. В купольной части оставляли несколько отверстий для слива и вычерпывания нефти. Чтобы спускаться на дно погреба, внутри, вдоль одной из стен, сооружали каменную лестницу. Транспортировали нефть в обычных деревянных бочках.

Парусные, а затем и паровые торговые суда в течение многих лет перевозили нефть и нефтепродукты. При этом потери в пути часто достигали 25%, поэтому потери в 10–12% считались нормальными и даже оговаривались документально.



Первое советское паровое судно

Дубовые бочки во избежание протекания, как правило, покрывались изнутри слоем клея. Иногда их пропитывали поташом, промазывали известью или цементом. Лучшим изоляционным материалом для бочек с нефтяным грузом считался клеевой студень с примесью глицерина: такой состав, с одной стороны, успешно противостоял растворению в агрессивной нефтяной среде, а с другой – не растрескивался при порожнем хранении.

Америка гораздо раньше России продвинулась в этом деле. Здесь также использовались деревянные бочонки (баррели), но их качество было значительно лучше благодаря строгому контролю корпорации «Стандарт ойл» – главного производителя нефтяной тары. Бочки изготавливались из американского дуба и промазывались гудроном для водостойкости. В России компания братьев Нобель только в 1876 г. начала делать бочки из осины, не уступавшие по качеству американским. Но на следующий год в США уже появились жестяные канистры для нефти, ко-

торые устанавливались по две штуки в специальные деревянные контейнеры. Канистры были гораздо удобнее и безопаснее бочек и к концу XIX в. окончательно вытеснили бочки из обихода.

За 1911–1914 гг. на Эмбе было добыто 422 743 т нефти. Ее транспортировка сначала проводилась комбинированно, на гужевом транспорте нефть собиралась и доставлялась в пос. Ракуша, отсюда на танкерах по морю она вывозилась в Астрахань. Затем в 1912 г. был построен первый нефтепровод Доссор– Ракуша протяженностью 65 км, по которому прокачивалась нефть. Там же были размещены резервуары для сбора и хранения нефти. Были построены и нефтеперегонные заводы, продукция которых транспортировалась далее морским транспортом.

На берегу Каспийского моря, у пос. Большая Ракуша, Урало-Каспийским нефтяным обществом был занят участок казенной земли в 25 десятин для устройства на нем хранилищ, насосной станции и сооружений, необходимых для обустройства пристани. Сюда с промыслов был выведен нефтепровод и устроены приспособления для выгрузки и приема поступающих грузов.

Материалы перегружались с проходящих судов на мелкосидящие плашкоуты и подвозились к концу пристани, откуда доставлялись на берег при помощи вагонеток по рельсовому пути. У начала пристани на берегу была поставлена вышка для сигнализации судам, проходящим в ночное время. По этой же пристани была проложена часть нефтепровода, идущая в глубину моря.

В 1924 г. из Доссора на станцию Ракуша было перекачано 5,8 млн пудов, или 95 тыс. т, а из Ракуши на морские суда – 4,7 млн пудов, или 77,8 тыс. т нефти. По состоянию на тот же год перекачивающая станция Ракуша имела достаточно хорошо оборудованные нефтехранилища общей емкостью резервуаров до 10 тыс. пудов, или 164 тыс. т нефти, соответствующие машины и техническое оборудование для приема и перекачки всей добываемой на промысле Доссор нефти.

В 1926 г. появился речной порт в Гурьеве, с 1927 г. начались регулярные речные перевозки по Уралу на участке Гурьев – Уральск. Район деятельности пароходства: Гурьев – Оренбург (1741 км), Астрахань – Гурьев (528 км) и Гурьев – Жилая коса – Прорва (240 км) [1].

Во время Великой Отечественной войны нефтеналивными баржами доставлялась через Каспий в Астрахань эмбинская нефть. 13 апреля 1942 г. был сдан в эксплуатацию Гурьевский морской порт на острове Большой Пешной, ставший перевалочным пунктом для отправки нефти, нефтепродуктов и других грузов военного назначения. Здесь впервые в мире был применен способ транспортировки нефтепродуктов по воде в цистернах путем буксировки.

К 1960 г. одним из крупных предприятий на Мангышлаке (ныне Мангистау) был морской торговый порт 3-го разряда Баутино, расположенный в Тюб-Караганской бухте Каспийского моря. Он был образован приказом министра морского флота СССР от 8 января 1960 г. с подчинением Астраханскому управлению морского флота Каспийского пароходства Министерства морского флота СССР (свою деятельность порт начал 29 августа 1928 г. под названием Форт-Александровское морское агентство управления Махачкалинского порта, подчиненного Наркомвуду СССР).

В 1960 г. экономика Шевченковского района Гурьевской области ограничивалась в основном местной промышленностью, производящей стройматериалы. В эти годы здесь велась разведка нефти и газа, что определяло перспективы развития района в целом и Баутинского морского порта в частности. Именно через его причалы предполагалось пропустить весь грузопоток, связанный с производством геолого-разведочных, строительных работ, вывозом продукции, ввозом продукции и материалов промышленности для будущего строительства [2].

В связи с этим Министерство морского флота решило вопрос о создании на Мангышлакском полуострове самостоятельного морского торгового порта с двумя приписанными портопунктами – Сарыташ и Шевченко. В начале 1960-х гг. действовал только портопункт Сарыташ, а в портопункте Шевченко велись строительные работы.

В 1963 г. был построен порт Актау для транспортировки продукции урановой промышленности и нефтяных месторождений Мангышлакского региона. Позже порт сыграл значительную роль в строительстве атомной электростанции БН-350, заводов химической отрасли и непосредственно самого города Шевченко (ныне Актау).

В 1969–1986 гг. были созданы четыре нефтеналивных причала и паромный комплекс. В СССР большая часть перевозок через порт Актау приходилась на нефть (до 7 млн т в год в начале 1980-х гг.), перевозка же сухих грузов не превышала 300 тыс. т в год. С распадом Советского Союза объемы перевозок значительно сократились. В 1995 г. в связи с интенсивным экспортом казахстанского металла и повышением объемов морской транспортировки нефти возникла необходимость увеличения мощностей порта Актау.

В 1999 г. были реализованы проекты обновления мощностей, которые улучшили портовую инфраструктуру. Правительство Казахстана совместно с Европейским банком реконструкции и развития реализовало программу кардинального развития и реконструкции порта в 1997–1999 гг. на сумму 74 млн долл. США.

В церемонии завершения реконструкции порта Актау принял участие Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев.



Церемония завершения реконструкции порта Актау

После реконструкции возможности перегрузочного комплекса порта по обслуживанию сухогрузов существенно увеличились при сохраненных прежних возможностях по перевалке нефти [3].

Сегодня порт Актау представляет собой современный многоцелевой терминал и имеет четыре нефтеналивных причала проектной мощностью 10,4 млн т в год, три универсальных сухогрузных терминала проектной мощностью 1,5 млн т в год, зерновой терминал мощностью 600 тыс. т с одновременным хранением 25 тыс. т зерна, паромный комплекс пропускной способностью 1 млн т в год грузов в вагонах и РО-РО.



Морской порт Актау

Максимальная пропускная способность:

- нефтеналивные причалы – 12 млн т;
- сухогрузные причалы – 2 млн т;
- зерновой терминал – 0,6 млн т;
- паромный причал – 2 млн т.

Трубопроводный транспорт

Магистральный трубопровод Казахстана – сложнейшая высокомеханизированная и автоматизированная гидравлическая система, очень разветвленная и протяженная. Оснащена она мощными насосными станциями, линиями и сооружениями технологической связи, телемеханики и автоматики, электрохимзащиты, противопожарными устройствами, в отдельных случаях печами подогрева.

На западе Казахстана первый нефтепровод Доссор–Ракуши–Каспий протяженностью 154 км был сооружен и эксплуатировался еще в дореволюционное время. В 1934 г. был сдан в эксплуатацию нефтепровод Каспий–Орск протяженностью 830 км, в 1966 г. – нефтепровод Узень–Жетыбай–Актау протяженностью 141,5 км. Первый в мире уникальный трансконтинентальный горячий нефтепровод Узень–Атырау–Самара протяженностью 1500 км был построен в 1968–1970 гг., а в августе 1969 г. сдана в эксплуатацию первая очередь нефтепровода Узень–Атырау протяженностью 683 км.

В 1971 г. в связи с вовлечением мангистауской нефти в поток урало-волжской и необходимостью сосредоточения в одном органе руководства работой нефтепроводов, действующих в едином технологическом комплексе смешения нефти, и в целях обеспечения надежной работы самого крупного нефтепровода Узень–Кульсары–Атырау–Самара ПО «Южнефтепровод» было передислоцировано в г. Шевченко (ныне Актау).

Основные нефтепроводы, эксплуатируемые ПО «Южнефтепровод», следующие (в скобках – год ввода в эксплуатацию и протяженность в километрах): Узень–Же-

тыбай–Актау (1966, 141,5), Узень–Атырау–Самара (1970, 1500), Каламкас–Каражан-бас–Актау (1979, 264,5), Саргамыс–Тенгиз (1968, 30), Прорва (Тенгиз)–Кульсары (1986, 103), НПС-3–Косчагыл (1940, 84,7), Искине–эстакада (1936, 18,75), Мартыши–НПС «Атырау» (1972, 85,6), Комсомольск–Манат (1942, 47,6), Мунайлы–Косчагыл (1950, 22,9), Актау–Жетыбай (1990, 63,6), Доссор–Макаат (1991,34,3) [4].

В ноябре 2000 г. был сварен последний стык трубопровода КТК, соединившего Тенгизское месторождение с морским терминалом в порту Новороссийск, общей протяженностью 1510 км [5].

На нефтепроводе Кенкияк – Атырау ввод в эксплуатацию линейной части нефтепровода осуществлен в мае 2003 г. Введен в коммерческую эксплуатацию в июне 2004 г. Протяженность 448,85 км. Диаметр 610 мм. Пропускная способность 6 млн т в год.

На нефтепроводе Атасу – Алашанькоу первый пусковой комплекс введен в коммерческую эксплуатацию в июле 2006 г. Протяженность 965,10 км (из которых 2,2 км на территории КНР). Диаметр 813 мм. Пропускная способность: начальная 7 млн т в год, с 2008 г. – 10 млн т в год, с 2011 г. – 12 млн т в год.

На нефтепроводе Кенкияк – Кумколь пусковой комплекс был введен в коммерческую эксплуатацию в октябре 2009 г. Протяженность 794,15 км. Диаметр 813 мм. Пропускная способность 10 млн т в год с возможностью расширения до 20 млн т в год.

Пусковой комплекс нефтепровода Бейнеу – Бозой – Шымкент был введен в коммерческую эксплуатацию 7 сентября 2013 г. Состоялась официальная церемония в формате телемоста с участием Президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева и Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина. Проект «Магистральный газопровод Бейнеу–Бозой–Шымкент» осуществлялся совместно Казахстаном и Китаем согласно ранее заключенным межгосударственным соглашениям, а также договоренностям между АО «Национальная компания «КазМунайГаз» и Китайской национальной нефтяной корпорацией. Магистральный газопровод Бейнеу – Бозой – Шымкент, общая протяженность которого 1477 км, диаметр трубопровода 813 мм, проходит по территориям Мангистауской, Актюбинской, Кызылординской и Южно-Казахстанской областей [6].

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Чердабаев Р. Нефть Казахстана. – Астана, 2012. – С. 140–141.
- 2 Нурсултан М.У. Формирование морского пути на Каспийском море // Вестник АГТУ. – 2008. – №2. – С. 242–244. [Электронный ресурс]. Адрес доступа: http://vestnik.astu.org/content/userimages/file/gen_2008_2_43/52.pdf
- 3 Порт Актау. Историческая справка. [Электронный ресурс]. Адрес доступа: <http://www.portaktau.kz/port-aktau/>
- 4 Надиров Н.К. Нефть и газ Казахстана. – Алматы: Ғылым, 1995. – 163 с.
- 5 История. [Электронный ресурс]. Адрес доступа: <http://www.kmg.kz/about/history/>
- 6 Нурсултан Назарбаев Президент РК и СИ Цзиньпин Председатель КНР дали старт газопроводу Бейнеу – Бозой – Шымкент // Нефть и газ. – 2013. – №5. – С. 7, 9

*Материал подготовлен
Диной Баймуратовой*