

Ладога, 1942



Афганистан, 1982



Приморск, 2012

К. Г. ШЕИН

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦНАЗА

К. Г. ШЕИН

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦНАЗА



ТРУБОПРОВОДЫ ЕВРАЗИИ



ХАРАКТЕРИСТИКА НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДОВ РОССИИ	
Общая протяженность, тыс. км	19,2
Емкость систем трубопроводов, млн. куб. м.	2,46
Количество подземных складов и баз прочего	237
Количество насосных станций	88
Количество подземных хранилищ	9
Количество подземных емкостей	15

ХАРАКТЕРИСТИКИ НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДОВ МОЛДАВИИ	
Общая протяженность, тыс. км	11,5
Емкость систем трубопроводов, млн. куб. м.	1,9
Количество подземных складов и баз прочего	112
Количество насосных станций	113
Количество подземных хранилищ	60
Количество подземных емкостей	10

Константин Шеин

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦНАЗА

ТУЛА
«СВАМИЯ»
2020

ББК 68.7
Ш 39

Научные консультанты: генерал-лейтенант В. А. Блохин;
генерал-майор, доктор технических наук, профессор В. В. Середа;
полковник, кандидат технических наук И. Г. Данильченко;
полковник, доктор экономических наук А. М. Смуров;
полковник, кандидат военных наук А. Г. Турков

Ш 39 **Шеин К. Г.**

Трубопроводы спецназа / Константин Шеин. — М. : Реопринт, 2020. — 448 с.

В книге в хронологической последовательности, при основательном документальном подтверждении излагается важная для экономики нашей Родины (СССР, России) и ее Вооруженных Сил проблема создания и развития трубопроводной системы в целях подачи нефтепродуктов для народного хозяйства и обороны страны. Повествование органично сопровождается воспоминаниями непосредственных руководителей и участников реализации проектов: как внутренних, так и межгосударственных.

Издание адресовано не только специалистам в области нефтепродуктообеспечения страны, Вооруженных Сил, но и широкому кругу читателей.

12+

© К. Г. Шеин, 2020
© Фонд «Тульский край», 2020
© ООО РИА «Свамия», 2020

ISBN 978-5-94-298-065-8

ВВЕДЕНИЕ

Переход СССР от войны к миру, создание и развитие ракетно-ядерного оружия, коренные изменения в области обычных вооружений, активизация агрессивной политики империалистических держав и, прежде всего, США, затронули все стороны жизни СССР, обороноспособность страны.

Глубокие преобразования в теории и практике военного дела выразились в многократном увеличении расходов различных материальных средств, особенно горючего. В это время из всех видов транспортирования нефтепродуктов особое значение приобретает трубопроводный транспорт, как наиболее надежное, эффективное, специальное средство для подачи больших объемов горючего из тыла страны на театры военных действий. Во время Второй мировой войны специальные трубопроводные системы, как правило, применялись в тех случаях, когда другие виды транспорта с задачей подачи горючего потребителям не справлялись.

В сложнейший для страны послевоенный период создавалась и постоянно совершенствовалась система нефтепродуктопроводов для обеспечения страны, в том числе и с учетом обороны, «особого периода». Значительную роль в этом стали занимать специальные трубопроводные системы, которые были созданы в кратчайшие сроки с минимальными затратами. Это были труд и победа настоящих профессионалов Минобороны СССР (штаба Тыла ВС СССР, ЦУРТГ МО СССР), ЦК КПСС, Правительства СССР, Госплана СССР, министерств и ведомств ТЭК, инженеров, проектировщиков, строителей, рабочих и служащих. Как правило, эту задачу решали фронтовики или дети фронтовиков, а они знали значение горючего в обеспечении успеха в боевых операциях и всегда помнили справедливость древнего латинского выражения: «Хочешь мира — готовься к войне».

Создание специальных трубопроводных систем способствовало ускоренному строительству сразу после войны, и особенно в 1981—1990 гг. более 13 тыс. км нефтепродуктопроводов, при этом их общая протяженность увеличилась с 11 до 24 тыс. км. Трубопроводный транспорт занял доминирующие позиции в обеспечении нефтепродуктами многих регионов страны, Вооруженных Сил, и прежде всего для обеспечения их горючим в особый период. За короткий срок были подготовлены уникальные специальные трубопроводные системы СССР — ЧССР, СССР — ВНР для работы в интересах Вооруженных Сил.

Совместными усилиями Правительства СССР, государств Варшавского договора, Госкомнефтепродукта СССР, Миннефтегазстроя СССР, Министерства обороны СССР, других организаций и ведомств за срок немногим более 10 лет были созданы реальные условия для создания единой трубопроводной сети государств Восточной Европы (Варшавского договора) с использованием стационарных трубопроводов, специальных трубопроводных систем и полевых магистральных трубопроводов для подачи горючего войскам этих государств в угрожаемый период.

В представленном труде излагается история создания некоторых специальных трубопроводных систем, перечислены многие должностные лица, непосредственные участники создания уникальных инженерных решений, опубликованы важные протокольные документы, межправительственные соглашения, технические инструкции и богатый цифровой материал сравнительных показателей экономики различных государств прошлого столетия.

По ходу изложения прослеживается сложная работа по созданию специальных систем, в условиях скудного финансирования, конфиденциальности при взаимодействии со специалистами зарубежных государств. И как финал этой работы — специальные системы были созданы с минимальными затратами, с необходимыми характеристиками для обеспечения войск (сил) горючим на Западных ТВД. С большой уверенностью можно сказать, если бы грянул «гром», задача обеспечения горючим и ракетным топливом группировок войск на Северо-Западном, Западном и Юго-Западном ТВД была бы с честью выполнена.

Считаю необходимым пояснить, почему название книги «Трубопроводы спецназа». На эту тему можно дискутировать долгое время, так же как и по опубликованным различным документам. Никому не хочу навязывать своего мнения, смотрите, читайте, анализируйте цифры и делайте каждый свой вывод. Наверное, все-таки надо признаться, название книги в большей степени взято с одноименной «папки» нашего патриарха Службы горючего, главного созидателя полевых магистральных трубопроводов В. В. Никитина, которая хранилась за надежными «замками» секретного отдела ЦУРТГ МО. На лицевой стороне этой достаточно объемной красной папки большими печатными буквами было написано «Трубопроводы специального назначения», а на обратной стороне — сокращенно «Трубопроводы спецназа». В папке хранилось много различных совершенно секретных документов, в основном по специальным трубопроводным системам стран НАТО, трубопроводам государств Варшавского договора, основным нефтепроводам, газопроводам, нефтепродуктопроводам СССР, специальной трубопроводной системе СССР — ЧССР и различным объектам у Западной границы СССР (243, 123... и т. д.). На внутренней стороне обложки папки были перечислены фамилии, кто имеет право знакомиться и работать с этими документами, это: В. В. Никитин, И. Д. Гордеев, И. Н. Базанов, А. Г. Карташов, Е. И. Ивашутич, А. К. Иванов, В. М. Уваров, Н. Н. Могила, Ю. Н. Коршунов. В 1983 году в список добавили Ю. В. Федотова и К. Г. Шеина, наверное, по указанию начальника ЦУРТГ МО СССР.

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦНАЗА

Глава I. Хочешь мира — готовься к войне. Экономическая эффективность МНПП в прошлом и настоящем

Нефть и газ, добываемые в разных регионах мира, районах нашей страны, ежедневно транспортируются на десятки сотен и тысяч километров. С мест добычи потоки нефти и газа направляются на нефтеперерабатывающие заводы, газовые предприятия, где только из нефти получают более 2,5 тыс. различных продуктов, в том числе около 80 видов нефтепродуктов для экономики и обороны государств. Далее они поступают на крупные перевалочные базы в потребляющие регионы (районы). Нефть и нефтепродукты перевозятся на большие расстояния по железным дорогам и водным путям сообщения, но наиболее эффективным, надежным и экономичным является трубопроводный транспорт.

Если взглянуть в прошлое, хотя бы на 100 лет, и сравнить с настоящим временем, мы увидим, что постоянно ведется борьба за передел мира, сфер влияния и рынков сбыта, и первопричиной всех противостояний выступают нефть, газ, нефтепроводы, нефтепродуктопроводы, газопроводы, которые занимали и занимают далеко не последнее место в формировании военно-политических условий. Сегодня это актуально для Сирии, Ирана, Ирака и других стран.

В предвоенном 1913 г. главными нефтедобывающими странами были (в млн тонн в год): США — 33,0, Россия — 8,6, Мексика — 3,8, Румыния — 1,9, Голландская Ост-Индия — 1,6, Бирма и Индия — 1,1, Австро-Венгрия (Галиция) — 1,1. Имелась нефтедобыча (около 0,5 млн тонн) в Месопотамии (после войны — Ирак), входившей в состав Турции. Суммарный объем составлял 51,6 млн тонн в год или ежедневно добывалось 141,4 тыс. тонн.

В настоящее время ведущую роль на мировом рынке нефти играют 20 государств-экспортеров, располагающихся в районах Персидского залива, Каспийского моря, Северной Африки, Латинской Америки, а также Норвегия и Россия, с общим объемом ежедневной добычи нефти в среднем 12,75 млн тонн. За 105 лет общий объем добычи нефти возрос почти в сотню раз.

Это говорит о том, как стремительно развивался в прошедшем столетии технический прогресс и резко повысились энергетические мощности государств всего мира. А войны стали войнами моторов. Моторы (двигатели) в воздухе, на земле, на воде, под водой, в космосе стали определять характер и важнейшие особенности боевых действий.

В книге «От Сталина до Ельцина» заместитель Председателя Совета Министров СССР — председатель Госплана СССР Н. К. Байбаков пишет: «... Еще 3 июля 1941 г. начальник генштаба сухопутных войск Германии Гальдер записал в своем дневнике выступление Гитлера перед генералитетом вермахта:

“Пришло время заглянуть вперед. Речь идет об открывшейся возможности завладеть Донбассом и Кавказским нефтяным районом. Для операции на Кавказе потребуются крупные силы, но за нефть следует заплатить любую цену. Тем более, что захват Кавказа позволяет оккупировать Иран, оседлать перевалы на ирано-иракской границе”. 1 июля 1942 г. на совещании штабов группы армий “Юг” Гитлер снова заявил: *“Если я не получу нефть Майкопа и Грозного, я должен покончить с этой войной”*». В своей книге Николай Константинович продолжает: *«...В один из тех жарких июльских дней меня вызвал в Кремль Сталин. Неторопливо пожал мне руку, взглянул на меня спокойно и просто, негромким, вполне будничным голосом проговорил:*

— Товарищ Байбаков, Гитлер рвется на Кавказ. Он объявил, что если не захватит нефть Кавказа, то проиграет войну. Нужно сделать все, чтобы ни одна капля нефти не досталась немцам.

И чуть-чуть ужесточив голос, Сталин добавил:

— Имейте в виду, если вы оставите немцам хоть одну тонну нефти, мы вас расстреляем.

Я до сих пор помню этот голос, хоть и спокойный, но требовательный, спрашивающий, его глуховатый тембр, твердый кавказский акцент.

Сталин не спеша прошелся туда-сюда вдоль стола и после некоторой паузы снова добавил:

— Но если вы уничтожите промыслы преждевременно, а немец их так и не захватит и мы останемся без горючего, мы вас тоже расстреляем.

Тогда, когда почти снова повторилось лето 1941 г., очевидно, иначе и нельзя было говорить. Я молчал, думал и, набравшись духу, тихо сказал:

— Но вы мне не оставляете выбора, товарищ Сталин.

Сталин остановился возле меня, медленно поднял руку и слегка постучал по виску:

— Здесь выбор, товарищ Байбаков. Летите. И с Буденным думайте, решайте вопрос на месте.

Вот с таким высоким отеческим напутствием я был назначен уполномоченным ГКО по уничтожению нефтяных скважин и нефтеперерабатывающих предприятий в Кавказском регионе, а если потребуется, и в Баку...».

В 1944 г. Н. К. Байбаков стал наркомом нефтяной промышленности. Через три месяца после назначения его вызвали к Сталину. Верховный во время беседы спросил его:

— Вот вы — такой молодой нарком... Скажите, какими свойствами должен обладать советский нарком?

Николай Константинович ответил:

— Знание своей отрасли, трудолюбие, добросовестность, честность, умение опираться на коллектив...

Сталин продолжил:

— ...Все это верно, но о важнейшем качестве Вы не сказали. Советскому наркому нужны, прежде всего, «бичьи» нервы, плюс оптимизм. Вы знаете, что нефть — это душа военной техники.

Байбаков добавил:

— Это не только душа техники, но и всей экономики.

Сталин согласился и в завершение беседы заявил:

— Мы создали и танки, и самолеты, и машины — хорошие. Много у нас и трофейной техники. Но все это не придет в движение, если не будет бензина, дизельного топлива. — Снова с нажимом повторил: — Нефть — это душа военной техники.

Город Баку долгое время оставался главной топливной кладовой Союза. О его громадной роли в нашей победе маршал Г. К. Жуков сказал так, что лучше не скажешь: *«Нефтяники Баку давали фронту и стране столько горючего, сколько нужно было для защиты нашей Родины, для победы над врагом»*. Более 80 процентов горючего и смазочных материалов, поступивших для фронта, пришлось на долю Азербайджана.

Американский танковый генерал Джордж Паттон в августе 1944 г., командуя 3-й армией в Европе, остановился без горючего и кричал на генерала Омара Брэдли:

— Черт подери, Брэд! Дай мне 400 тысяч галлонов бензина. И я доставлю тебя в Германию за два дня. — И далее: — Главная моя трудность — бензин, а не немцы.

Примеров из войны приводить можно много, в том числе и по Российской армии. Хотя, если взглянуть на систему нефтепродуктообеспечения со стороны «обывателя», нам нечего беспокоиться. Мы впереди планеты всей по добычи нефти, соревнуемся только с Саудовской Аравией! По нашим скромным подсчетам в 2020 г., согласно энергетической стратегии, добыча нефти в России составит 450—520 млн тонн, а ее экспорт — 300—350 млн тонн (67%). Для сравнения: в середине 20-х гг. прошлого столетия, почти 100 лет назад нефть и нефтепродукты входили в состав предметов вывоза из России, но были не на первом месте. Первое место занимали продукты сельского хозяйства. В то время Россия экспортировала: зерно, табак, кожу, шкуры, ковры, щетину, конский волос, кишки, кости и рога, шерсть, пух, нефть и нефтепродукты, воск, лекарственные травы, рыбу, икру, яйца, масло, мед, птицу, орехи, жмыхи, асбест, тряпье, коноплю, терпентин. Для того чтобы перечисленным торговать, нужно было хорошо работать всему трудоспособному населению России. Так и было! Сегодня, к сожалению, мы идем самым легким путем, продаем легкодоступные углеводороды, нисколько не задумываясь о будущем.

К 2022 г. объем переработки нефти в России достигнет 190—215 млн тонн в год. При таком богатстве невозможно объяснить широким слоям российского общества парадоксальность и даже абсурдность ситуации, когда страна, относящаяся к мировым экспортерам нефти и нефтепродуктов, в конце XX и начале XXI веков не в состоянии была найти керосин, дизельное топливо, бензин и мазут для обеспечения хотя бы оперативной подготовки и жизнедеятельности собственных Вооруженных Сил.

Судя по всему, до сознания элиты российского общества и бизнеса все еще не доходит особенная важность для государства мощных и современных

Вооруженных Сил. Да и для их собственного, между прочим, благополучия и будущего. Безусловно, экспорт углеводородов приносит значительные прибыли компаниям, приватизировавшим принадлежащие всей нации недра. Однако, не ровен час, может настать момент, когда западные «партнеры» сочтут возможным полностью отказаться от услуг жуликоватого и пропитанного криминалом российского бизнеса и взять дело транзита нефтепродуктов с сибирских месторождений в свои руки. **Не следует забывать, что к слабым государствам история относится беспощадно. И тогда уже будет поздно искать виновных в развале армии и флота.**

За 2000 г. и начало 2001 г. в подтверждение сказанному выше были следующие публикации в еженедельной газете «Независимое Военное Обозрение» («НВО»).

А. Чернореченский, С. Сокут. «Выход из штопора откладывается»

«НВО». № 2. 21–27 января 2000 г.

«В 1999 г. не удалось переломить тенденцию снижения налета экипажей строевых частей, который по сравнению с 1998 г. уменьшился на 6 часов. Необходимая норма – 60–80 часов для опытных пилотов и 100 часов для молодых – выполняется лишь на 20–25%. В ВУЗах план летной подготовки выполнен на 50%. Удовлетворительный налет имеют только летчики бомбардировочной, штурмовой и разведывательной авиации, выполняющие задачи на Северном Кавказе. В среднем по ВВС налет составляет:

в истребительной авиации – 10–16 часов,

в штурмовой – 18–24 часа,

в бомбардировочной – 20 часов,

в военно-транспортной – 44–60 часов.

В связи с тяжелым положением в этой сфере командование обращалось в Правительство России, и в соответствии с планами в 2000 г. налет должен составить 30–35% от потребного».

«Резюме Главкома звучит пессимистично: “Без дополнительных средств через 6–7 лет авиации просто не будет”».

«Интерфакс». «В ВВС некому летать»

«НВО». № 38. 13–19 октября 2000 г.

«Представители управления боевой подготовки ВВС высказывают серьезную озабоченность низким уровнем подготовки молодых летчиков, причиной которой являются недостаточные лимиты ГСМ, низкая исправность техники, недостатки в работе командиров.

Начиная с 1995 г. в части и подразделения ВВС поступили около 1500 летчиков, из них на сегодняшний день к ведению боевых действий подготовлено только 32%, а более 400 пилотов вообще не летали».

С. Сокут. «Курс на локальные конфликты»

«НВО». № 4. 2–8 февраля 2001 г.

«К сожалению, по-прежнему недопустимо низок – в среднем не более 25 часов – налет экипажей. Как и раньше, он распределен неравномерно:

– в истребительной авиации – более 10 часов,

– в штурмовой – около 35 часов,

– в бомбардировочной – около 20 часов,

– в дальней – около 10 часов,

– в ВТА – около 50 часов».

«Возвращаясь к проблеме низкого налета, укажем на вывод, который сделала осенью 2000 г. коллегия Минобороны РФ: состояние боевой подготовки личного состава ВВС достигло уровня, при котором этот вид войск может потерять возможность выполнять возложенные на них задачи.

Главком ВВС отмечает, что расширился круг причин, приводящих к низкому налету. Кроме традиционной нехватки горючего (ВВС получают примерно 20% от необходимых им 2500 тыс. тонн керосина), к ним относятся малый остаток ресурса тех самолетов, что выделены для учебы и боевой подготовки».

М. Ходаренок. «Черный год Российского флота. Содержать ВМФ в таком состоянии, как сегодня, дальше нельзя»

«НВО». №7. 23–29 февраля 2001 г.

«Морская мощь государства подходит фактически к рубежу распада... Оперативные возможности Военно-Морского Флота по решению боевых задач снизились в океанской зоне почти наполовину, а в морской зоне – на треть. Это означает, что ВМФ способен вести боевые действия в основном в прибрежной зоне».

«В минувшем году *(2000 – ред.)* по сравнению с 1999 г. сократилось число мероприятий боевой подготовки. В частности, курсовых задач сдано 778 (в 1999 – 1025), выполнено ракетных стрельб 198 (в 1999 – 315), противолодочных и противоминных боевых упражнений выполнено 368 (в 1999 – 934).

Из-за острого дефицита топлива и других материальных средств практически прекращены выходы в море одиночных кораблей.

Командиры кораблей, штабы соединений теряют навыки в вопросах управления кораблем, соединением и в применении оружия.

Протяженность плавания на боевой службе в среднем на один корабль составила 6,4 суток, из них:

– в одиночном плавании – 4,4 суток,

– в составе однородных тактических групп – 1,5 суток,

– в составе разнородных тактических групп – 0,5 суток.

Для справки: в военно-морских силах США соответствующий показатель для каждого корабля составляет 200 суток.

Флот по-прежнему живет на голодном топливном пайке, и топливо для флота сейчас – самое главное. Оно является тем ресурсом, без которого практически ничего нельзя сделать даже у пирса. А уж говорить о какой-то подготовке в морских полигонах вообще не приходится. Такой возможности попросту нет.

Топлива не хватает даже для того, чтобы провести осмотр и проверку оружия, технических средств, провернуть механизмы.

Главным образом по этой причине возникает “береговой синдром” – причальные условия не дают флотским руководителям мыслить масштабно.

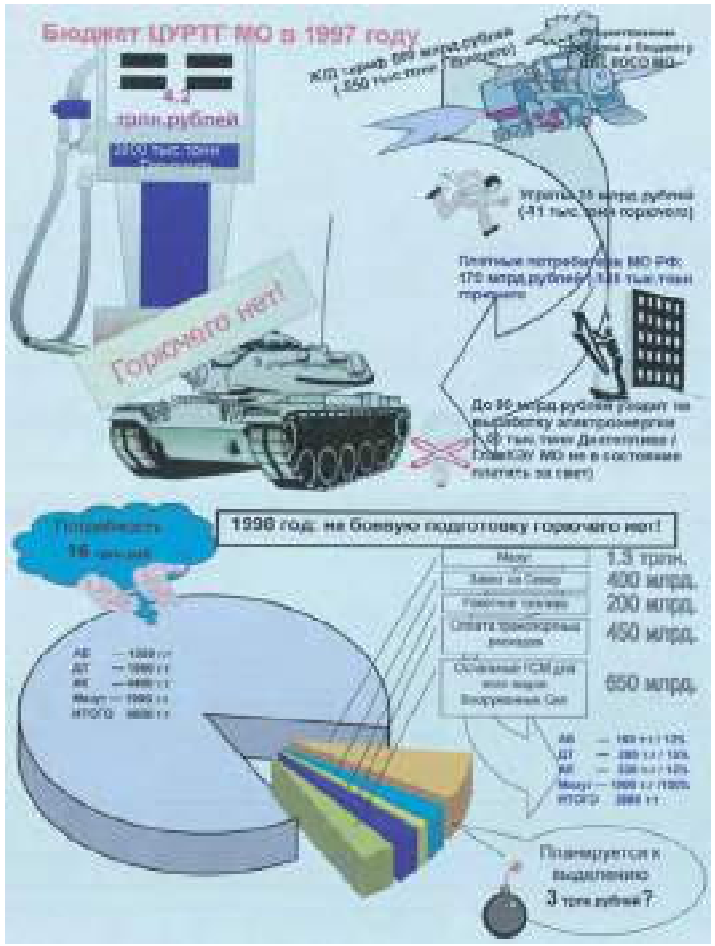
Уже есть командиры, которые не выходили в море и практически не имеют опыта работы на командирском мостике».

«Флоту грозит распад». (Без подписи)

«НВО». № 49. 29 декабря 2000 г. – 11 января 2001 г.

«Адмирал Владимир Куроедов заявил в Санкт-Петербурге на расширенном оперативно-мобилизационном сборе руководящего состава Военно-Морского Флота, что ВМФ России “подходит к уровню распада, а в ряде сфер начались необратимые процессы”. Главком считает, что в результате “ведомственного подхода”, сложившегося в последние годы, недооценки значения флота со стороны исполнительной и законодательной власти, недофинансирования, соединения ВМФ постепенно утрачивают возможность выполнять задачи, в том числе по обеспечению безопасности государства».

Нет необходимости комментировать приведенные публикации. Горючее и боевая готовность связаны воедино. А вот почему так произошло, что



в стране топлива достаточно, а в сухопутных войсках, ВВС, ВМФ его нет? Ответ очевиден — просто не было политической воли. Напротив, по некоторым государствам мира, в т. ч. и по России, можно привести достаточно примеров, когда имелись и нефтепродукты, и политическая воля вождей, но Вооруженные Силы не удавалось обеспечить вовремя и в нужных объемах горючим из-за отсутствия транспортных возможностей. Во многих ситуациях проблема решалась путем строительства (развертывания) стационарных (полевых) специальных трубопроводов.

На представленных схемах выделения бюджетных ассигнований для ЦУРТГ МО в 1997–1998 гг. видно, что горючего для боевой подготовки в эти годы не было. Более того, некоторые запасы горючего на Чукотке, Камчатке, Сахалине и других отдаленных территориях подвергались самозахватам со стороны местных администраций. В те годы, когда само Министерство обороны не было обеспечено по потребности запасами горючего, им начинали распоряжаться все, только не служба горючего. Это хорошо видно из справки по безвозмездной выдаче горючего сторонним организациям по решению различных органов власти в связи с топливно-энергетическим кризисом в Приморском крае. А такие кризисы в те годы были во многих уголках нашей огромной страны. Подобная «анархия» в обеспечении горючим возможна только при слабости России, да и ее Вооруженных Сил. В этих условиях нужна жесткая государственная дисциплина. Такие примеры показывают, что можно иметь и ресурсы горючего, и транспортные возможности, а горючего для боевой подготовки не будет (см. с. 12, 13, 14).



Соглашение
о взаимных обязательствах между Администрацией Чукотского автономного округа и Командованием Тихоокеанского флота по обеспечению горюче-смазочными материалами объектов федеральной собственности, передаваемых в собственность муниципального образования Шмидтовский район

г. Анадырь 23 августа 1999

1. Командование Тихоокеанского флота (Захаренко М.Г.) передает 2100 т автобензина А-76, находящегося на хранении у воинских частей на Мысе Шмидта Администрации Чукотского автономного округа под гарантию возврата указанного объема в районе гг. Владивосток, Находка в сентябре-октябре текущего года.

2. Остатки горюче-смазочных материалов в объемах по факту на момент вывода воинских частей Тихоокеанского флота с Мыса Шмидта полностью передаю Администрации Чукотского автономного округа под гарантию возврата аналогичных объемов в Приморье по отдельному соглашению.

3. Командование Тихоокеанского флота (Захаренко М.Г.) передает дизельное топливо, доставленное на Мыс Шмидта в адрес воинских частей тендерами «Ангарск», «Гурьев» в объеме фактического поступления, администрации Шмидтовского района для обеспечения энергоснабжения проводов от воинских частей объектов топлоэнергеры, под гарантию Администрации Чукотского автономного округа о возврате переданного объема в гг. Владивосток, Находка, в срок до 10.09.99.

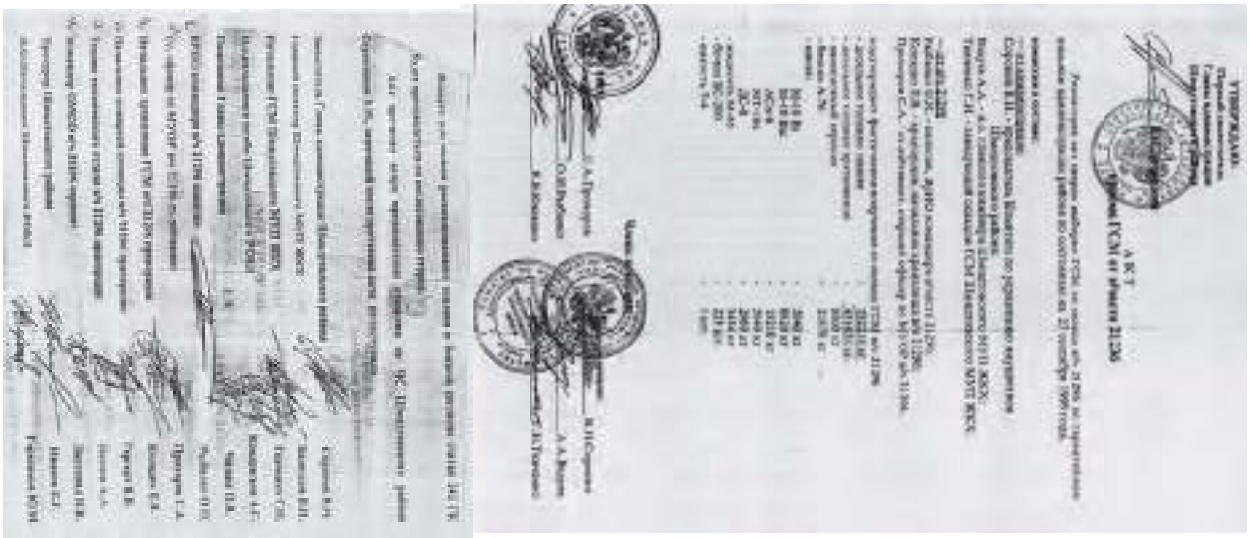
Фактические документы, подтверждающие отраты по фрахтовым платежам в отношении тендеров «Ангарск», «Гурьев» Тихоокеанский флот (Рыжаков Э.О.) предоставляет в Администрацию Чукотского автономного округа.

При этом, Администрация Чукотского автономного округа в лице Губернатора, в срок до 15 сентября 1999 года отработать вопрос передачи дизельного топлива в объемах, покрывающих расходы по содержанию принятых от воинских частей Тихоокеанского флота объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения в осенне-зимний период 1999-2000 годов согласно Постановления Правительства РФ от 7 марта 1995 года № 235 «О порядке передачи объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения федеральной собственности в государственную собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность».

Командующий Тихоокеанским флотом
М. Захаренко

Губернатор Чукотского автономного округа
А. Назаров

Согласовано:
Э. Рыжаков



СПРАВКА по выдаче горючего сторонним организациям

1. За период с декабря 1992 года по январь 1997 года по решениям различных органов власти в связи с топливно-энергетическим кризисом в Приморском крае было передано под аварийно-возвратные сроки 12 536 тонн горючего предприятиям края

По чьему разрешению взято, передано горючее	Год	Кол-во, указ в передаче	Кол-во фактически отпущенного	Кол-во возвращ.	Остаток долга
- Решение комиссии по чрезвычайным ситуациям, распоряжение администрации Приморского края	1992-1994	4 536	4 536	4 536	-
- Решение Премьер-Министра РФ, указания ВГШ ВС указания ТШ ВМФ, Постановление ВС ТОФ от 12.07.96 г.	1996	1 400	2 807	2 807	-
- Решение ВС ТОФ от 11.09.96 г. № 39	1996	2 000	2 010	2 010	-
- Решения правительства РФ, указание МО РФ Вр. 162/8/14 от 08.01.97 г.	1997	2 000	1 000	0	1 000
- Решения правительства РФ, указание МО РФ Вр 162/8/18 от 08.01.97 г.	1997	15 000	1 990	-	1 990
ВСЕГО		29 056	12 536	9 487	3 049

ОАО «Дальневосточный» перечислило на необходимый расчетный счет ФЭУ ТОФ денежные средства в размере 10 млн. 300 тыс. рублей в счет полного погашения задолженности перед каждой горючего ТОФ за 3049 тонн флотского мазута. Командующим ТОФ принято решение №30/33/692 от 06.06.2000г. по закупке дизельного топлива. По состоянию на 20.06.2000г долга перед флотом нет.

2. В связи с критическим положением в энергоснабжении гарнизонов Арктики и Крайнего Севера, дислоцированных ряда частей ТОФ и распоряжением Генерального штаба от 29.07.99г. №162/ф/848/18, Главнокомандующим Флотом передавались муниципальным образованиям Чукотского автономного округа под гарантийные обязательства администраций соответствующих объектов местного самоуправления по различным решениям и указаниям

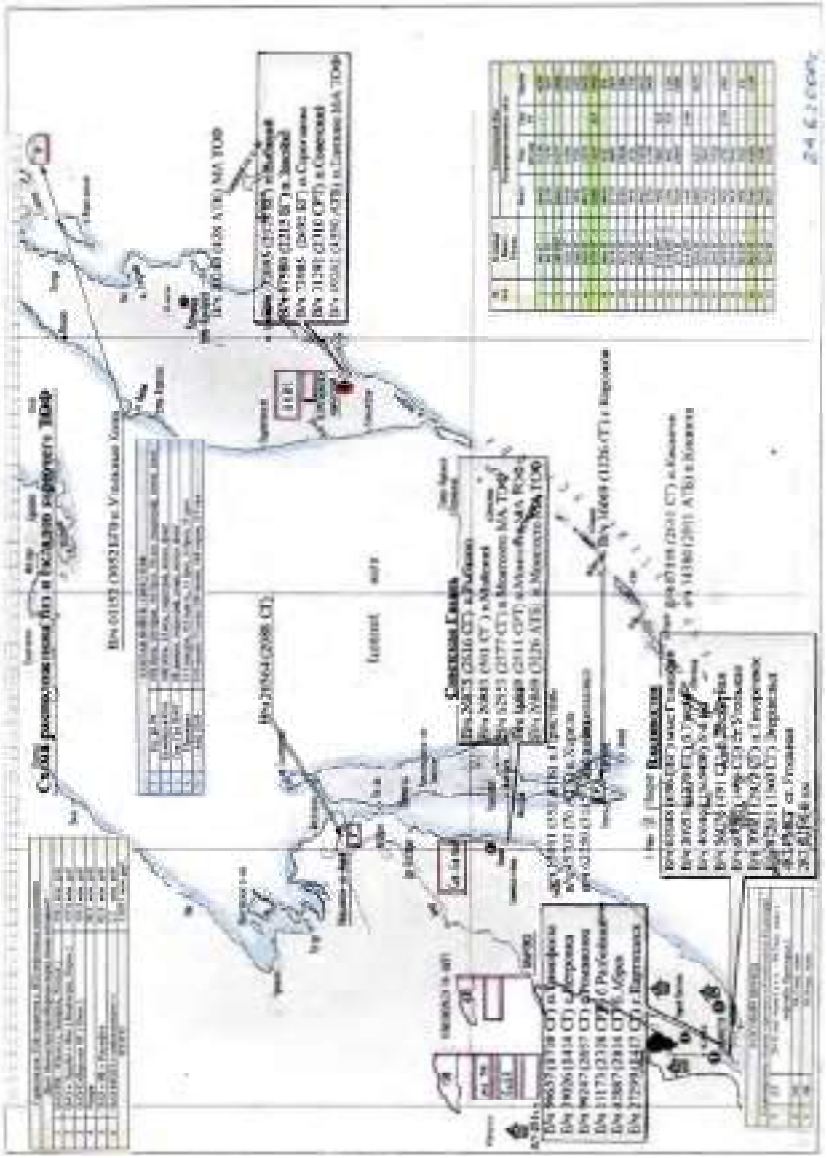
№п/п	По чьему разрешению взято, передано горючее	Год	Количество	Где взято, куда передано
1	Указание Начальника Тыла ВС РФ от 27.11.98г. № 162/6/88	1998	800 т ДТ	п.Шмидта 2253 СГ
2	Распоряжение МО РФ от 03.99г. №162/6/75, заявка Чук. о.Р. от 1998	1999	500 т ДТ 5 МаТ	Анадырь 1052 БГ
3	Распоряжение Начальника ТШ от 29.07.99 №162/ф/848/18	1999	2379 т АБ 241 т ДТ	п.Шмидта 2253 СГ
4	Администрация п.Шмидта 22.01.00 силовым методом	2000	2839 т ДТ 8 т ТС-1 44,5 т МиС	п.Шмидта 2253 СГ
5	Указание МО №162/ф/848/29 от 10.03.2000г. за плату из НЗ	2000	1040 т ДТ	3032 БГ Анадырь
6	Тел.Шраб №-4288 от 29.04.2000 г. по указанию МО выдать из НЗ за плату администрации ЧАО.	2000	500 т ТС-1	1052БГ Анадырь
7	Протокол-соглашение от 14.10.99 г. между начальником тыла ТОФ и заместителем Губернатора ЧАО на основании разрешения Начальника ГШ от 29.07.99 №162/ф/848/18	1999	80,3 т АБ 801,3 т ДТ 270,1 т ТС-1 108 т МиС	Провидение В/ч 12589 2077 СГ

Общая задолженность администрации ЧАО по состоянию на 20.06.2000г. составляет:

- авиакеросин – 286,1 тонн
- автобензин – 5 760,8 тонн
- автобензин – 2 045 тонн
- масла и смазки – 150,5 тонн

Протокол № 1 от 25 марта 2000 года согласованный главный экономический между предприятиями ЧАО и ТОФ прилагается к справке

Начальник службы горючего и смазочных материалов ТОФ





На схеме расположения баз, складов горючего Тихоокеанского флота (2000 г.) хорошо видно (с. 15) размещение 26 крупных баз, складов горючего со всей инфраструктурой (сегодня их осталось 6), а задачи для ТОФ, да и для службы горючего остались практически прежними. Наверное, в будущем будем строить не только производственно-логистические комплексы (ПЛК), но и специальные трубопроводные системы для создания и маневра запасами горючего. Тем более, надо учитывать, что наиболее прогрессивным в техническом и экономическом отношениях способом транспортировки нефтепродуктов является перекачка по трубопроводам, позволяющая обеспечить ритмичную поставку широкого ассортимента нефтепродуктов потребителям. Ниже публикуется оперативная оценка экономической эффективности стационарных МНПП, которая входила в пакет документов для Правительства РФ при подаче предложения по строительству проектов «Север», «Юг» в 2002 г.

Энергетическая безопасность – важнейшая составляющая национальной безопасности любого государства. **ТЭК является экономическим интегратором регионов России.** Такие системообразующие предприятия, как ПАО «НК «Роснефть», «Лукойл», «Газпром», «Транснефть», ОАО «АК «Транснефтепродукт», «РЖД», ряд других нефтяных и газовых компаний осуществляют свою деятельность практически во всех регионах России, обеспечивая прочные экономические, производственные и технические связи между отдельными территориями нашего государства в целом, ближнего и дальнего зарубежья. Сегодня энергетический сектор обеспечивает до 30% доходов консолидированного бюджета, дает 45% валютных поступлений и около 30% объема промышленного производства страны.

Но, несмотря на такие достижения нашего государства, вышеприведенные примеры показывают, что даже при успешном функционировании ТЭК наши Вооруженные Силы в указанный период не были обеспечены горючим в полном объеме. Поэтому каждый военный чиновник Тыла ВС РФ, МТО любого ранга должен заботиться о создании стратегических, оперативных войсковых запасов горючего и средств его доставки из Тыла страны на предполагаемые театры военных действий.

Важнейшую, авангардную роль в нефтепродуктообеспечении играет самый экономичный вид транспорта – трубопроводный. Для Минобороны особое значение имеют нефтепродуктопроводы. Это не только выгодный вид транспорта: нефтепродуктопроводы являются надежным подземным хранилищем нескольких миллионов тонн различных сортов нефтепродуктов, с гарантией оперативной выдачи их в различных регионах России. Представленная справка за 2004 год о сравнении стоимости перевозки нефтепродуктов по железной дороге и перекачивания с использованием МНПП ОАО «АК «Транснефтепродукт» показывает, что транспортировка по трубопроводу в среднем дешевле на 30%, а это актуально и в настоящее время *(см. с. 20)*.

Оценка экономической эффективности строительства нефтепродуктопровода по сравнению с иными автомобильным железнодорожным транспортом

Специфические особенности нефтегрузов, большая часть которых используется как энергоносители, география размещения нефтересурсов и предприятий их переработки, незаменимость нормального функционирования хозяйственного комплекса страны без современного обеспечения его нефтепродуктами соответствующего ассортимента и качества, стремление сократить затраты на их доставку обусловило прежде и тем, что система нефтепродуктообеспечения является подсистемой единой транспортной системы и соответствующую множеству производственно-транспортно-распределительную систему и внимание одно из ведущих мест в комплексе материально-технического снабжения страны.

В настоящее время доставка нефтепродуктов потребителям осуществляется различными видами транспорта – железнодорожным, водным, трубопроводным и автомобильным (как правило для внутренних перевозок).

Наиболее прогрессивным в техническом и экономическом отношениях способом транспортировки нефтепродуктов является перекачка по трубопроводам, позволяющая обеспечить ритмичную поставку широкого ассортимента нефтепродуктов потребителям.

Несмотря на то, что первоначальные капитало- и металловложения в магистральные нефтепродуктопроводы сравнительно велики, себестоимость перекачки нефтепродуктов значительно ниже, а выработка на одного рабочего-эксплуатационника в несколько раз выше, чем при перевозках нефтепродуктов другими видами транспорта.

Стоимость транспортировки грузов – один из важнейших показателей в оценке технико-экономических преимуществ того или иного вида транспорта. Стоимость перевозки нефтепродуктов на всех видах транспорта в зависимости от региона, направления подачи и других условий несколько отличается. Но в среднем стоимость перекачки нефтепродуктов по трубопроводам (0,3–0,4 руб/т км) практически равна стоимости морских перевозок, в полтора-два раза ниже, чем речным транспортом, в 2,5-3 раза ниже, чем перевозка по железной дороге, и в 50-55 раз ниже, чем автомобильным транспортом.

Трубопроводный транспорт имеет максимальную скорость движения при транспортировке и перекачке нефтепродуктов. В результате покоя перекачиваемого продукта (в среднем 8,00 ч) существенно меньше, чем на других видах транспорта (при перевозках железнодорожным транспортом в 1,1 раз, морским – в 13,9 раз, речным – в 11,3; автомобильным – в 5,6 раза).

При транспортировании 1 тонны нефти трубопроводным транспортом экономия денежных средств за счет уменьшения потерь составляет по сравнению с железнодорожным транспортом – 30 руб, с морским – 2120 руб, с речным – 2220 руб, автомобильным – 820 руб.

Трубопроводный транспорт относится к высокомеханизированным транспортным системам. Подтверждением этому является низкая доля заработной платы в затратах производства, всего 15 %. Для сравнения следует указать, что на железнодорожном транспорте начисления на заработную плату составляют 46-45 %. Сравнительные характеристики различных видов транспорта даны в таблице 1.

Таблица 1—Сравнительные характеристики различных видов транспорта

Вид транспорта	Стоимость тарифа с инфраструктурой, коп/т км / руб./ км	Минимальная стоимость полного цикла операции, коп 10^3 / млн руб.	Себестоимость перевозки, руб/ т км	Потери в некоторый год % / в количественном эквиваленте, тыс т	Удельные земельные ресурсы, занимаемые трубопроводом, га/100 км длины
Железнодорожный	60-110	0,15-0,09	0,75-1,2	0,022	300-1000
Автомобильный	80-150	0,21-0,22	1,5-2,0	6,3	500-600
Морской	3,1-15,5	0,22-0,05	0,30-0,15	0,75-0,5	5-10
Речной	3,1-6,2	0,53-0,52	0,45-0,8	0,2-0,07	2-3
Нефтепродуктопроводный	15,5 – 20,5	-	0,3-0,4	0,018	50-100

Кроме того, стационарные нефтепродуктопроводы обладают рядом существенных преимуществ по сравнению с другими видами транспорта: высокая надежность, непрерывность транспортного процесса, возможность полной автоматизации и телемеханизации работ, относительно небольшая трудоемкость,

2. Перспективы развития системы магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП) и их использования в интересах обороны страны.



3. Ориентировочная экономическая эффективность хранения запасов горючего длительного хранения в МНПП.

1.	Затраты, обусловленные выполнением резервируемого вида (закупочная операция, внутренние технологические трубопроводы, инженерных сетей, АСУ, связи, текущий и капитальный ремонт, затраты на электроэнергию, заработную плату рабочих, общехозяйственные расходы и т.п.)	9-11 - 81 % стоимости горючего.
2.	Транспортные расходы, связанные с доставкой горючего с нефтеперерабатывающих заводов по местам хранения (согласно данным Минобороны России, фирм Госснефтеснаб России).	12 - 13 % стоимости горючего.
3.	Транспортные расходы, связанные с освежением горючего	12 - 13 % стоимости горючего.

Исходя из ориентировочной стоимости горючего (1400 руб. за тонну) и периодичности освежения горючего (1 раз в 3 года), затраты на хранение и освежение горючего составят от 6,17 % до 6,91 % в год. Стоимость составит в среднем:

- за 100 тыс. тонн - около 98 млн. руб.;
- за 300 тыс. тонн - около 21,4 млн. руб.;
- за 500 тыс. тонн - около 43 млн. руб.;
- за 1 млн. тонн - около 98 млн. руб.
- за 4 млн. тонн - около 394 млн. руб.

Начальник Главного оперативного управления
Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации
генерал-полковник Ю. Балуевский

«5» декабря 1998 г.

независимость от климатических условий применения трубопровода.

В связи с ожидаемым преобладанием нефтепродуктопроводов их доля в общем объеме транспортной работы по подаче светлых нефтепродуктов постоянно увеличивается и в настоящее время составляет 20 % (в 1973 году – 12%). Для сравнения: в США функционирует около 130 тыс. км (в России 19,5 тыс. км) нефтепродуктопроводов, по которым подается более 60 % светлых нефтепродуктов.

Подтверждением высокой эффективности трубопроводного транспорта может быть следующий пример. Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ» вводит в эксплуатацию магистральный нефтепродуктопровод Пермь-Андреевка. По оценкам специалистов в результате его эксплуатации ежегодно будет высвобождаться около 44 тыс. автоцистерн, а экономия на железнодорожных тарифах может составить около 60 млн. руб в год. Экономический эффект от эксплуатации нового нефтепродуктопровода составит 124 млн. руб в год.

Для связи нефтеперерабатывающих заводов с морскими портами, значительная часть которых утеряна с распадом СССР, и повышения эффективности работы системы нефтепродуктопроводов компанией «Транснефтепродукт» планируется строительство ряда трубопроводов, характеристики которых приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Трубопроводы, планируемые к сооружению АК "Транснефтепродукт"

Трассы МНПП	Протяженность трассы, км	Производительность, млн. т/год	Количество перекачивающих станций, ед.	Стоимость, млн. долларов	Срок окупаемости, лет
Нижний Новгород-Ярославль-Кириши-Приморск	959	8-10	8	550	5
Самара-Саратов-Волгоград-Новороссийск	1409	8-10	11	920	8

СПРАВКА
о соотношении стоимости транспорта нефтепродуктов по железной дороге и с использованием магистральных нефтепродуктопроводов ОАО "АК "Транснефтепродукт"

(к ЧДС)

Тарифы	Ед-цы изм-я	Пункт отгрузки НПЗ								
		МосНПЗ	РязНПЗ	НОЯСК	Самар.НПЗ	Сызр.НПЗ	Уфим.НПЗ	СНОС	ОмсНПЗ	КНОС
Прямая транспортировка на Волгоград:										
Ж.д.тариф	долл./т	41.64	45.88	62.94	62.94	62.94	71.01	73.41	89.89	*
Тариф МНПП	долл./т	33.91	34.55	38.10	38.10	38.10	39.80	47.20	47.40	*
Тариф МНПП к ж.д.	%	100.0	75.2	60.5	60.5	60.5	56.4	64.2	53.3	*
Транспортировка на Волгоград через НПЗ Краснодара:										
Ж.д.тариф	долл./т	41.64	45.88	62.94	62.94	62.94	71.01	73.41	89.89	*
Тариф МНПП	долл./т	31.56	33.42	36.17	35.77	36.17	36.70	46.08	47.47	*
Тариф МНПП к ж.д.	%	89.1	89.5	80.2	94.8	95.8	91.8	124.9	83.8	*
Транспортировка на Волгоград через НПЗ Омска:										
Ж.д.тариф	долл./т	41.64	45.88	62.94	62.94	62.94	71.01	73.41	89.89	*
Тариф МНПП	долл./т	31.56	33.42	36.17	35.77	36.17	36.70	46.08	47.47	*
Тариф МНПП к ж.д.	%	89.1	89.5	80.2	94.8	95.8	91.8	124.9	83.8	*
Транспортировка на Волгоград через НПЗ Нижнекамска:										
Ж.д.тариф	долл./т	41.64	45.88	62.94	62.94	62.94	71.01	73.41	89.89	*
Тариф МНПП	долл./т	31.56	33.42	36.17	35.77	36.17	36.70	46.08	47.47	*
Тариф МНПП к ж.д.	%	89.1	89.5	80.2	94.8	95.8	91.8	124.9	83.8	*
Транспортировка на Волгоград через НПЗ Нижнекамска:										
Ж.д.тариф	долл./т	41.64	45.88	62.94	62.94	62.94	71.01	73.41	89.89	*
Тариф МНПП	долл./т	31.56	33.42	36.17	35.77	36.17	36.70	46.08	47.47	*
Тариф МНПП к ж.д.	%	89.1	89.5	80.2	94.8	95.8	91.8	124.9	83.8	*
**Транспортировка на Будённовск

Глава II. История создания и эксплуатации некоторых специальных трубопроводных систем

Применение трубопроводов в хозяйственной деятельности человека началось издавна.

Историки установили, что несколько тысяч лет назад в Китае сооружали бамбуковые водопроводы, в Египте обнаружена медная труба, в Риме — из свинца, по этим приспособлениям вода поступала самотеком. Крепились трубопроводы между собой обручами. Первый самотечный трубопровод в России — это водопровод в древнем Новгороде, сооруженный в 1090 г. для подачи воды из реки Волхов в город. Первый напорный водопровод русские мастера построили на территории Московского Кремля в 1631—1633 гг.

Трубопровод, как вид транспорта, стал интенсивно развиваться с появлением средств перекачки (насосов). Возможность их использования явилась самым мощным стимулом для развития трубопроводного транспорта в растущей добыче нефти и газа. Первый газопровод для подачи городского осветительного газа был проложен в Англии в 1800 г., в Германии — в 1850 г. Трубопроводный транспорт нефти зародился в США, в штате Калифорния.

В России первым инициатором использования трубопроводов для транспортировки нефти стал ученый-энциклопедист Д. И. Менделеев. Его идеи горячо поддержал известный ученый и изобретатель В. Г. Шухов, по проекту которого в 1878 г. был построен нефтепровод (протяженность 10 км, диаметр 76 мм) для подачи нефти от Балаханов до НПЗ Людвига Нобеля в Черном городе. Этот год считается началом эры строительства трубопроводов в России. Хотя проблема транспорта нефти и нефтепродуктов по трубопроводам не была разработана ни в научном, ни в инженерном плане, несмотря на значительные усилия Д. И. Менделеева и его доказательства преимуществ этого вида транспорта, в т. ч. на заседаниях комиссии Императорского Русского технического общества.

1897 г. начались работы по строительству керосинопровода Баку — Батуми. Пуск в эксплуатацю первой очереди Михайлово — Батуми состоялось 2 июня 1900 г. Полностью, протяженностью 883 км, он был введен в строй в 1906 г. Необходимо отметить, что все первые промышленные нефтепроводы и керосинопровод Баку — Батуми по конструкции являлись сборно-разборными и сооружались вручную. Только при строительстве нефтепроводов Грозный — Туапсе и Баку — Батуми в 1926—1930 гг. трубы стали соединять ацетиленовой и электросваркой.

В истории трубопроводного транспорта нефтепродуктов выделяются нижеследующие события и факты.

1906 г. — Построен первый, самый крупный продуктопровод в мире для перекачки экспортного керосина из Баку в Батуми (проект В. Г. Шухова).

1930 г. — Построена вторая нитка трубопровода «Баку — Батуми».

1938 г. — Построен и введен в эксплуатацию нефтепродуктопровод «Грозный — Армавир — Трудовая».

1941 г. — Построен нефтепродуктопровод «Ишимбай — Уфа».

1930—38 гг. — Проведены первые опыты по последовательной перекачке по одному и тому же трубопроводу различных сортов топлив (инж. А. А. Кашев, инж. Д. А. Черняев), научно-теоретические основы этой технологии разработаны профессором В. С. Яблонским.

1948 г. — Принято правительственное решение о строительстве бензопровода «Уфа — Омск», в 1949 г. начато строительство линейной части (1176 км) и всех насосных станций.

1952 г. — Начато строительство МНПП «Омск — Сокур» протяженностью 691 км, ввод в эксплуатацию объектов осуществлялось по очередям и завершено в 1959 г. Создано Омское РНУ.

1956 г. — Принято правительственное решение о строительстве нефтепродуктопровода «Куйбышев — Пенза — Брянск» протяженностью 1135 км. Генпроектировщиком определен институт «Гипротрубопровод» (г. Москва). В 1956 г. построен первый этап магистрали «Куйбышев — Сызрань», в 1958 г. построен второй этап до Пензы, в 1961 г. — третий этап до Никольского (Тамбовская обл.), в 1962 году введен в эксплуатацию участок «Никольское — Брянск».

1970 г. — Постановлением Совета Министров СССР № 96 от февраля 1970 г. магистральные нефтепроводы переданы с баланса Главнефтеснаба РСФСР на баланс Миннефтепрома СССР, Мингазпром СССР передал Главнефтеснабу РСФСР систему нефтепродуктопроводов специального назначения «Стальной Конь (Орел) — Унеча — Запад». Созданы Уральское (г. Уфа) и Юго-Западное (г. Самара) управления магистральных нефтепродуктопроводов. В структуре аппарата Главнефтеснаба РСФСР образовано Управление трубопроводного транспорта. Таким образом, создана единая система трубопроводного транспорта нефтепродуктов (СТТН).

1971 г. — Введен в эксплуатацию 2-ниточный нефтепродуктопровод «Рязань — Москва», начато строительство 3-ниточного специального кольцевого продуктопровода вокруг г. Москвы, в 1974 г. система введена в эксплуатацию. Этот специальный трубопровод проектировался и строился, прежде всего, в интересах Минобороны для надежного обеспечения большого количества воинских частей ПВО и ПРО, несущих боевое дежурство вокруг Москвы и Московской области. И не зря руководителями этого трубопровода были в основном офицеры. Создано Рязанское управление магистральных нефтепродуктопроводов (РУМНП).

1971 г. — Введен в эксплуатацию нефтепродуктопровод «Кириши — Ленинград», образовано Ленинградское районное УМНП.

1972 г. — Введен в эксплуатацию МНПП «Уфа — Камбарка». Начато строительство крупнейшего в Европе специального нефтепродуктопровода «Уфа — Западное направление» протяженностью магистральной части 1259 км (с отводами 2005 км), сооружение линейной части и всего комплекса насосных и наливных станций завершено в 1977 г. Он, прежде всего, тоже был предназначен для нужд Минобороны.

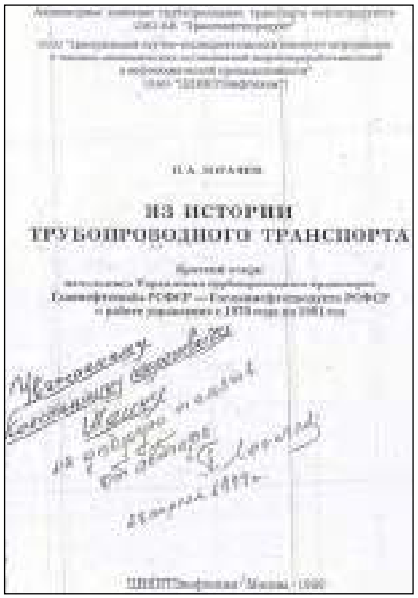
1974 г. — Введен в эксплуатацию МНПП «Полоцк – Вентспилс».

1977 г. — Введен в эксплуатацию комплекс сооружений специального экспортного нефтепродуктопровода «Ровно — Венгрия», которому было позже дано условное название «Содружество» (строительство осуществлялось в период с 1971 по 1977 г.).

1978 г. — ЦК КПСС поручило Правительству СССР резко ускорить развитие системы трубопроводного транспорта нефтепродуктов. За период с 1981 по 1990 г. было построено более 13000 км продуктопроводов, общая протяженность СТТН увеличилась с 11000 до 24000 км.

В связи с образованием Госкомнефтепродукта СССР нефтепродуктопроводы переданы из ведения Госкомнефтепродукта РСФСР в союзное подчинение (Госкомнефтепродукту СССР).

В 1987 г. ликвидируется Госкомнефтепродукт СССР, СТТН передается обратно в ведение Госкомнефтепродукта РСФСР, которое в 1990 г. преобразовывается в Концерн «Роснефтепродукт», а в 1993 г. концерн ликвидируется, на базе предприятий МНПП создается Компания «АК «Транснефтепродукт».



Ее первым президентом стал нефтяник, заслуженный трубопроводчик Ишмухаметов Ильдус Тухфатович (род. в 1945). Трудовую деятельность начал слесарем-трубопроводчиком в 1967 г. С 1970 г. — главный инженер Прикарпатского управления МНПП. Далее работал в Московском управлении Главнефтеснаба РСФСР, возглавлял НПС продуктопровода «Багдад — Басра» в Ираке. В 1980 г. стал начальником Московского управления МНПП Госкомнефтепродукта РСФСР. С 1982 г. — заместитель начальника Главного управления МНПП Госкомнефтепродукта РСФСР.

С 1993 г. — президент ОАО «АК «Транснефтепродукт» (экс-президент с 2001 г.). Его знают и уважают многие генералы, офицеры служб горючего КВО, БВО, ПрикВО, МВО, ЛенВО, ПриВО, УрВО, СибВО, ЦУРТГ МО СССР, РФ. При его непосредственном участии были разработаны и созданы такие уникальные специальные трубопроводные системы МНПП, как «Московское кольцо», СССР – ЧССР, СССР – ВНР.

К моменту распада СССР протяженность МНПП составляла не более 24 тыс. км. Около 3,5 тыс. км НПП регионального и местного назначения перешли в собственность бывших союзных республик (Украина, Казахстан, Грузия). 20,5 тыс. км остались в Российской Федерации и вошли в состав АК «Транснефтепродукт». В соотвествии с Указом Президента РФ, в 2008 г. произошло слияние АК «Транснефтепродукт» с АК «Транснефть». Фактически вторая компания поглотила первую.

Начало теоретических и практических разработок сборно-разборного (полевого) магистрального трубопровода относится к 1933 г. — их осуществил трест «Нефтепроводстрой» по заказу Красной Армии. В 1937 г. отдел снабжения горючим Особой Краснознаменной Дальневосточной армии провел учения с прокладкой сборно-разборного трубопровода диаметром 75 мм через реку Сайфун. Этот опыт был успешно использован в начальный период войны при создании временных перегрузочных районов (в 1942 г. для обеспечения 61А через р. Оку, а также для Онежской военной флотилии через р. Онегу).

Славные страницы вписали в летопись Великой Отечественной войны строители-подводники. И одна из самых ярких связана с прокладкой специального трубопровода через Ладожское озеро для блокадного героического Ленинграда. Подвиг создателей этой «артерии жизни», по сути военного специального объекта стратегического назначения, даже сегодня волнует и поражает воображение специалистов, рассказы о нем из поколения в поколение передаются строителями подводных переходов магистральных нефте- и газопроводов. Примечательно то, что одним из этих героев-подводников была женщина — инженер-полковник Соколова Нина Васильевна.

О сверхсекретной в то время стройке упоминается в военной и исторической литературе, рассказано в воспоминаниях участников ладожской эпопеи



Спуск водолаза под воду для осмотра состояния специального трубопровода. Ладожское озеро, 1942 г.



и публикациях журналистов. Но об этом объекте на Ладоге ничего не сыскать в мемуарах немецких генералов. Ни слова не говорится о нем и в дневнике верховного главнокомандования фашистского Вермахта, в котором аккуратно фиксировалось в том числе и все то, что происходило тогда вокруг переживающего тяжелейшую трагедию осажденного Ленинграда. Не говорится потому, что гитлеровцы ведать не ведали, что под их носом в неимоверно сложных условиях была создана уникальная транспортная артерия, в немалой степени позволившая сорвать планы фашистов по уничтожению города на Неве.

Это был первый опыт сооружения в 1942 г. специального объекта военного назначения, имевшего большую по тому времени протяженность, при решении проблемы обеспечения горючим войск Ленинградского фронта и Ленинграда.

Для общего представления об организации доставки горючего Ленинградскому фронту и городу в разные периоды войны надо иметь в виду, что она осуществлялась с использованием различных способов и средств:

— август — ноябрь 1941 г. — баржами по Ладожскому озеру;

— декабрь 1941 г. — апрель 1942 г. — автотранспортом по ледовой «Дороге жизни»;

— май — ноябрь 1942 г. — баржами и по трубопроводу;

— декабрь 1942 г. — апрель 1943 г. — по трубопроводу и «Дороге жизни»;

— лето — осень 1943 г. — вначале по трубопроводу и подача баржами, в конце — по железной дороге.

Блокада Ленинграда (8 сентября 1941 г. — 27 января 1944 г.) была, как известно, одним из самых тяжелых событий Великой Отечественной войны. К началу своей первой военной осени город, в котором к тому времени насчитывалось более 2,5 млн жителей, оказался по суше полностью отрезан от Большой земли.

В первых числах сентября 1941 г. Ленинград был в полной блокаде. С северной стороны дугу образовали финские войска при поддержке немецкой армии, с юга — гитлеровские войска, которые 8 сентября захватили Шлиссельбург (Петрокрепость). Единственной коммуникацией, соединявшей Ленинград со страной, остался водный путь по Ладожскому озеру.

Еще 30 августа 1941 г. ГКО принял Постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда». Наряду с боеприпасами, продовольствием и другими материальными средствами, как жизненно необходимая, была указана в этом документе доставка фронту и городу горючего. Несмотря на то, что использовались все возможности водного пути по озеру до наступления зимы, предпринимались другие организационные и технические меры, запасы горючего катастрофически уменьшались.

Военный совет Ленинградского фронта решил проложить автомобильную дорогу по льду Ладожского озера для доставки грузов осажденному городу, войскам фронта и Балтийскому флоту.

20 ноября 1941 г. по ледовой трассе, которая специально именовалась военно-автомобильной дорогой № 1 и была конечным участком шести ВАД, началось движение конно-санных обозов. Утром 21 ноября пошли первые автомобили.

«Дорога жизни» сыграла исключительную роль и в обороне Ленинграда. За первую блокадную зиму по ней было переброшено в осажденный город 361 тыс. тонн различных грузов, в том числе около 35 тыс. тонн горючего. При потребности не менее 660 тонн в сутки. В условиях ледяной трассы это было невозможно, не хватало автоцистерн, да и трасса была перегружена.

Выходом из создавшегося положения стала прокладка по дну Шлиссельбургской губы Ладожского озера подводного трубопровода для подачи по нему горючего в осажденный город. Сейчас трудно установить точно, кто первый высказал такую мысль, потому что имеющиеся сведения в разных источниках противоречивы. Главное состоит в том, что такая идея «носилась» в воздухе и обстановка требовала ее воплощения в жизнь.

В марте 1942 г. в Управлении снабжения горючим Красной Армии (С. М. Бланк, В. В. Никитин), при участии отдела снабжения горючим Ленинградского фронта (В. Я. Синицин, С. А. Гуторов, Д. Г. Архипов) и специалистов треста «Нефтепроводпроект» (Д. Я. Шинберг, Т. Е. Хромов), были выполнены и сформулированы предложения по прокладке трубопровода (сборно-разборного или сварного) по дну Ладожского озера. Конечно, на первых порах это вызвало много скептических отзывов. Сама идея казалась слишком смелой. В мировой практике такие работы не проводились. В довоенное время сооружались переходы трубопроводов через реки Кура, Дон, Терек, Волга, на малых глубинах моря близ Баку, но предстоящий переход по протяженности и сложности аналогов не имел.

К 15 марта завершилось обоснование первого варианта строительства трубопровода. К этому времени специалисты пришли к мнению, что в условиях подводной прокладки трубопровод по конструкции должен быть сварным. Подготовленные расчеты и предложения рассмотрели в аппарате начальника Тыла Красной Армии, а затем, 2 апреля 1942 г. — на совещании у А. И. Микояна, члена Государственного Комитета Обороны. Замысел строительства был одобрен. Сразу после совещания исполнители, не дожидаясь выхода постановления, начали подготовительные работы к строительству трубопровода.

19 апреля главный инженер проекта Д. Я. Шинберг и группа специалистов прибыли в Ленинград и без промедления приступили к работам по проектированию сооружения. Одновременно велся поиск необходимого оборудования.

В соответствии с проектом головную насосную станцию планировалось расположить на мысе Кареджи (ранее Кареджская Коса, станция Коса), затем трасса должна была пройти по дну озера, на западном берегу — через станцию Ваганово и далее до станции Борисова Грива.

21—22 апреля гидрографическая партия исследовала подводную часть трассы трубопровода. Через каждые 100 метров во льду пробивались лунки, измерялась глубина озера и отбирались пробы донного грунта. Наибольшая отмеченная глубина составила 12 метров. Окончательная проектная длина трассы равнялась 29 км, в том числе 21 км под водой.

25 апреля 1942 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление «О строительстве трубопровода по дну Ладожского озера», в котором обязал Наркомстрой соорудить к 20 июня 1942 г. сварной подводный трубопровод от западного до восточного берега озера пропускной способностью 300—350 тонн горючего в сутки.

В развитие этого постановления последовали приказ народного комиссара Военно-Морского Флота СССР от 28 апреля 1942 г. и постановление военного совета Ленинградского фронта от 1 мая 1942 г. Начальником строительства трубопровода назначили М. И. Недужко, главным инженером проекта — Д. Я. Шинберга. Сооружение трубопровода велось большим коллективом гражданских и военных строителей, насчитывающим около тысячи человек. Это 27-й отряд подводно-технических работ аварийно-спасательной службы Балтийского флота (командир В. Ющенко), отдельная сварочно-монтажная часть № 4 (ОСМЧ-104) Наркомстроя, строительные роты тыла Ленинградского фронта и специалисты Ленинградского управления Главнефтеснаба (начальник А. Шпак), строители Наркомстроя.

Рабочее проектирование велось одновременно на восточном и западном берегах озера. Строительство шло высокими темпами. Подготовленные рабочие чертежи уже через день-два воплощались в металле.

Для повышения надежности работы трубопровода проектом предусматривалось сооружать его сварным. Цельнотянутые трубы длиной 5—7 метров, толщиной стенки 7—8 мм, имеющие на концах коническую резьбу, предварительно свинчивались, а затем дополнительно обваривались. Часть труб толщиной стенки 4,5—5,5 мм не имела резьбы на концах. Такие трубы сваривались между собой встык, затем на стык надвигалась муфта, и с обоих концов сваривались с трубами. Первый стык сделал известный в стране сварщик Г. И. Ломоносов. Трубы сваривались в секции длиной 200 метров. На деревянных стеллажах, установленных с интервалом в 10 метров, каждая секция испытывалась керосином под давлением 3,5 МПа.

Створ трассы обозначили на озере плавучими заякоренными вешками, которые были расставлены водолазами через каждые 500 метров. Первая попытка уложить под воду плеть трубопровода, предпринятая 26 мая, завершилась неудачно. Работы были начаты в штормовую погоду, перемещение плети обеспечивал только один катер, он не смог удержать в створе трассы плеть, изогнувшуюся под воздействием ветра и течения. В результате головная часть плети сорвалась с понтона, ее унесло. Полученный урок привел к необходимости использования двух катеров для натяжения плети и точного вывода ее на проектное направление. Работы по укладке подводной части трубопровода возобновились 31 мая, после прибытия второго катера, и шли по намеченной схеме.

В середине июня завершились испытания, а утром 19 июня был подписан акт о сдаче трубопровода в эксплуатацию, и, одновременно с этим, началась перекачка по нему автомобильного бензина.

Работы по прокладке трубопровода велись в пределах досягаемости огня артиллерии противника, расположенной в районе Шлиссельбурга. В течение 50 суток (необычно короткий срок для такого объема строительства) сделано было немало: сварено 5800 стыков трубопровода, построены склады горючего суммарной вместимостью 2100 м^3, проложено 21 км трубопровода под водой и 8 км на берегу, смонтированы головная насосная станция на мысе Кареджи и наливная насосная станция в Борисовой Гриве, построены железнодорожные ветки.

Для руководства работами по использованию сооружения было создано Управление эксплуатации трубопровода, и подчинили его отделу снабжения горючим Ленинградского фронта. Возглавил эту структуру И. Н. Воротников (до этого — главный инженер Ленинградского управления Главнефтеснаба), принимавший участие в строительстве трубопровода. Осажденному Ленинграду стали подаваться бензин, лигроин, керосин и дизельное топливо; авиационные бензины доставлялись через озеро плавсредствами. Трубопровод в полной мере оправдывал свое неофициальное название: «артерия жизни», он обеспечивал подачу 30% от потребности фронта и города в горючем.

В последующем общая длина трубопровода достигла 34 км, в том числе под водой 26 км.

В деревне Ваганово Ленинградской области, на доме № 34 установлена мемориальная доска с текстом: *«В этом доме с апреля по июнь 1942 г. находился штаб по строительству трубопровода через Ладожское озеро для снабжения горючим блокированного Ленинграда и частей Ленинградского фронта»*.

Значительный вклад в решение сложной инженерной задачи по строительству трубопровода и сопутствующих сооружений внесли начальник Главного управления Тыла Красной Армии генерал армии А. В. Хрулев, командующий Ладожской военной флотилией контр-адмирал В. С. Чероков, офицеры Управления снабжения горючим Красной Армии С. М. Бланк, В. В. Никитин, А. И. Вишневский, работники отдела снабжения горючим Ленинградского фронта В. Я. Синицин, В. И. Зотов, Д. Г. Архипов, уполномоченный Наркомстроя М. И. Иванов, главный инженер проекта Д. Я. Шинберг, главный инженер строительства трубопровода А. С. Фалькевич, главный инженер 27-го отряда подводно-технических работ И. Я. Карпов, начальник Управления эксплуатации трубопровода И. Н. Воротников и многие другие. Сооружение «артерии жизни» явилось очередным шагом к созданию полевых магистральных трубопроводов. Это была первая крупная победа гражданских и военных специалистов, она сыграла важную роль в разгроме немецко-фашистских войск на Ленинградском фронте.

Следует отметить, что разработанная советскими специалистами технология прокладки трубопровода через крупные водные преграды получила распространение в мировой практике. Позже таким же способом в США был проложен подводный трубопровод протяженностью около 45 км через озеро Понтарчрейн.

Из дневника главного инженера проекта Ладожского трубопровода Д.Я.Шинберга (журнал «Новый мир» 1968 г. № 2)

Ленинград, 20 июня 1942 г.

Вечером 19-го мы прибыли в Ленинград. Утром Военный Совет фронта прислал нам поздравление с окончанием работ. К 20.00 мы были приглашены в Дом Красной Армии.

Впервые я был в этом прекрасном старинном доме, совершенно не тронутом войной. Военный Совет фронта устроил здесь крием для группы проектировщиков, строителей, монтажников. Всего было приглашено человек двадцать пять.

Был прочитан приказ командующего фронтом генерала Говорова, и многие из вас были отмечены благодарностью командования фронта и награждены именными часами. После этого был устроен концерт с участием Клавдии Шульженко. Потом был ужин. По мирным временам он считался бы слишком скромным, но нам он показался просто царским пиром.

Я сидел рядом с нашим гидрографом.

- Видите, какой бурной жизнью в наше время зажили Ладога! - сказал я ему. - Впервые, вероятно, за историю озера на нем созданы военно-инженерные сооружения.

- Ошибаетесь, - ответил он. - Когда начал расти город на Неве - столица Российской державы, - воды Ладоги бороздило множество судов. Они доставляли в Петербург лес, камень, гранит, мрамор. Но корабли были такие утлые, что бури их легко разбивали, и Петр в тысяче семьсот семнадцатом году издал указ о строительстве обходного приладожского канала длиной в несколько десятков верст для безопасного вождения судов.

- Значит, это правда? - перебил я его. - Мне наш инженер Скомороков рассказывал на днях о петровских каналах, а я думал, что это досужие вымыслы.

- Нет, - возразил гидрограф, - это правда. В те времена Ладожское озеро к востоку от Шлиссельбурга стало ареной громадного строительства. Я одно время серьезно занимался его историей. Сначала было решено осуществить эту работу с "помощью работников от всего государства", то есть путем мобилизации, но потом ее передали купцам-подрядчикам, которые взялись соорудить канал. Прошло два года, купцы объявили, что работы выполнить они не в состоянии. Петр приказал их высечь и вторым указом назначил на эту работу несколько прогульных полков и казаков, более двадцати пяти тысяч человек. За два года канал был прорыт всего на двенадцать верст, и за это начальник строительства - капитан гвардии бомбардирской роты Скорняков-Писарев угодил в Сибирь. Новым управляющим был назначен Миних, который прославился своей жестокостью. При нем канал был закончен уже после смерти Петра в 1731 году. Потом, в следующее столетие было прорыто еще два канала. Так что не мы первые инженеры, занявшиеся Ладожским озером.

- Что ж, пусть так. Я обнаружил: перед вами мое незнание истории, зато кое-что узнал и, когда побьем фашистов несколько пробелы. Уж о Ладоге, поверьте, я хочу теперь знать все - я с нею сроднился. Однако что бы я ни узнал, какими бы величественными ни были прошлые события, ничто в моей памяти не затмит ледовой "дороги жизни" и нашей артерии жизни.

Мы долго еще сидели за разговором с ним и с остальными нашими товарищами в этот необыкновенный вечер. Был уже второй час ночи, когда мы стали расходиться.

Это было 20 июня, и над Ленинградом стояла белая ночь.

На этом кончается дневник Д.Я. Шинберга.

* * *

В Ленинград, вспоминает в заключение С.М. Блинк, я приехал в 12 часов дня. Генерал Лагунов встретил меня приветливо и сказал:

- Вот видите, бензопровод действует, а сколько было неверующих? Скажу вам откровенно: последние две недели мы едва держались, так плохо были с горючим. Пришлось сократить потребление, где только возможно, да где и невозможно. Так держать фронт дальше нельзя было. Сейчас мы, конечно, сожжем!

Наш разговор был прерван резким звонком аппарата ВЧ. Генерал Лагунов снял трубку и через минуту, прикрыв рукой микрофон, сказал:

- Товарищ Блинк, это, наверно, вас вызывает генерал армии Хрулев.

Но оказалось, что это был начальник штаба Управления тыла Красной Армии генерал Маловский - образованный, культурный военный и дебрейший человек.

- Вот что я хочу передать вам, - начал он. - Как можно скорее вылетайте в Москву, нам с вами поручено одно важнейшее задание, и завтра в четырнадцать ноль-ноль мы должны вылететь из Москвы. Ожидаю вас сегодня ночью.

Покровник генерала Лагунова помогать вам выехать, а впрочем, я сам его попрошу об этом. Да, кстати, ваше донесение о пуске бензопровода доложено выше. Примите и мое поздравление.

Я поблагодарил и передал трубку генералу Лагунову. Пока тот говорил по телефону, я отошел в сторону в окну и задумался: что же опять случилось, куда надо так срочно выехать?

Лагунов кончил разговор, позвонил куда-то по внутренней связи и затем сообщил, что в 14.00 можно вылететь в Москву специальным рейсом. Я поблагодарил, попрощался и уехал на аэродром.

В 13.30 я был на аэродроме, а в 14.00 мы уже поднялись в воздух. В самолете "СИ-47" было восемнадцать человек, но я никого не знал. Позже я заметил, что над Ладогой и несколько дальше нас прикрывало в воздухе звено самолетов.

* * *

Когда кончилась война, мы узнали, что в том же 1942 году на другом конце Европы, в Англии, командование намеченной операции по высадке союзных войск через Ла-Манш во Францию запросило военный кабинет Черчилля, могут ли найтись средства для прокладки подводных бензопроводов через пролив для снабжения горючим десанта союзных войск.

Вначале англичане считали эту задачу неразрешимой, и только спустя некоторое время было предложено два технических решения ее. Первое из них заключалось в изготовлении и прокладке трубного кабеля, напоминающего электрический подводный кабель, в котором провода заменены свинцовой трубой с внутренним диаметром в семьдесят шесть миллиметров. Второе решение заключалось в изготовлении стальных труб из специальной стали и наметке их на огромные плавающие барабаны диаметром и двенадцать метров, которые должны буксироваться через Ла-Манш и, пришлось, разматывать трубопровод, который в силу тяжести будет ложиться на дно Ла-Манша.

Проекты были утверждены Черчиллем, и с мая 1942 года по 12 августа 1944 года, то есть в течение более двух лет, был выполнен комплекс работ, начиная от проектирования, изготовления труб и оборудования и кончая монтажом береговых станций и прокладкой трубопроводов через пролив Ла-Манш.

Решение двух весьма крупных и оригинальных военно-инженерных задач, направленных к одной и той же цели - на Востоке для снабжения горючим осажденного героического Ленинграда, а на Западе для обеспечения операций по высадке союзных войск через Ла-Манш, - естественно, вызывает желание сравнить их. Сравнение же позволяет смело утверждать, что при прокладке бензопровода через Ладожское озеро поставленная цель была достигнута более простыми техническими средствами и в значительно более короткие сроки. При этом задача решалась в условиях несравненно более тяжелых.

Прокладка трубопроводов через Ла-Манш производилась в летние дни, когда стояла хорошая, ясная погода. На Ладоге же, где трубопровод был незамного меньше, работы шли в весеннее время при сложных метеорологических условиях.

Строительство ладожского бензопровода находилось в пределах досягаемости артиллерийского огня противника, причем район неоднократно подвергался бомбежкам вражеской авиацией. Прокладка же трубопроводов через Ла-Манш совершалась уже тогда, когда союзники заняли всю Северную Францию и основные силы противника были связаны на Восточном фронте; немецкая авиация в период прокладки бензопровода над Ла-Маншем почти не показывалась.

Английские проекты пересечения Ла-Манша потребовали для своего осуществления почти два года и три месяца, в то время как ладожский бензопровод был запроектирован, сооружен и введен в действие всего за пятьдесят дней!

Ладожский бензопровод проработал для нужд фронта и осажденного Ленинграда почти два года и перекачал на ленинградский берег многие и многие десятки тысяч тонн горючего. Строительство ладожского бензопровода по смелости замысла, по высокому уровню технического решения и по достигнутым результатам сохранится в истории защиты Ленинграда и советского военно-инженерного искусства.

И. М. Мусин,
ветеран службы ГСМ

ПО ДНУ ЛАДОГИ

В начале сентября 1941 года немецко-фашистские войска перерезали все наземные пути, связывающие Ленинград с Большой землей. Запасы материальных средств катастрофически уменьшались. Поэтому бесперебойное снабжение войск Ленинградского фронта и города боеприпасами, продовольствием и горючим в этих условиях стало проблемой исключительного значения.

Сначала перевозку по Ладожскому озеру осуществляли баржами. А когда окрел лед, то начала существовать ледовая дорога, которая в истории страны навсегда останется как Дорога жизни. Работа по этой трассе связана с огромными трудностями. Лед во озере часто торосился и ломался. Дорога постоянно подвергалась бомбардировке и артобстрелам противника.

Город и войска, не меньше чем в продовольствии, нуждались в горючем. Без него защищать Ленинград было просто невозможно. В ноябре 1941 года общие запасы автобензина на фронте, на Балтийском флоте и в хозяйстве Ленинграда снизились до 400 тонн. Вот почему все новые надежные пути для бесперебойного снабжения горючим города и войск.

В декабре из приемной секретаря ЦК ВКП(б) А. ЖДАНОВА в отдел снабжения горючим фронта (ОСГ) передали солдатский треугольник. Письмо написал рядовой ВАСИЛЬЕВ. Он сообщал, что служит на Дороге жизни и видит, как в любую погоду днем и ночью движутся вереницы грузовиков. А много ли можно перевезти топлива автоцистернами? Солдат предложил проложить по льду резиновые шланги и из них перекачивать горючее.

Эту идею приказали разработать офицерам ОСГ А. ГУТОРОВУ и Д. АРХИПОВУ.

Специалисты немедленно приступили к выполнению поставленной задачи. Расчеты показали, что шланги не могут выдержать нагрузку, которая возникает во время перекачки. Вот тогда-то впервые инженер Д. АРХИПОВ и высказал мысль о возможности прокладки по льду жесткого трубопровода из металлических цельнотянутых труб. Все гидравлические расчеты представили начальнику ОСГ Ленфронта полковнику В. СИНИЦЫНУ, который представил эти выкладки вышестоящему командованию.

В конце апреля 1942 года из Москвы в отдел службы горючего прибыл инженер Д. ШИНБЕРГ. Ему и майору А. ГУТОРОВУ была поставлена задача выбрать место для трассы бензопровода по дну Ладоги. При этом обязательно требовалось учесть ряд обстоятельств, и прежде всего то, что трубопровод должен быть как можно короче.

После основательного обследования местности было предложено начать трассу у мыса Карелки через озеро по прямой с выходом на север - деревня Кокорево - Вагановский спуск и далее по суше на станцию Борисова Грива. И вновь все предварительные расчеты выполнил политехник 1 ранга Д. АРХИПОВ. Результаты работы были представлены по команде в Москву.

В своих воспоминаниях генерал Ф. Н. ЛАГУНОВ писал: «Для технического обсуждения приказываю военные специалисты ОСГ и Ленинградского управления Главнефтеснаба, после чего было доложено Члену Военного Совета А. А. ЖДАНОВУ, который в свою очередь позвонил в Москву и получил ответ: «ГКО не возражает против этой идеи, но не может дать оборудование, особенно трубы. Ищите их на месте. Постановление ГКО последует...». Ленинградцы оперативно приступили к изысканию необходимых труб, насосов, двигателей, резервуарных емкостей и другого технологического оборудования».

Еще когда озеро было скованно льдом, гидрографы во главе со старшим лейтенантом В. ДМИТРИЕВЫМ и подразделения аварийно-спасательной службы флота произвели промер глубин в полосе будущей трассы трубопровода. Они пробурили во льду 150 лунок и составили схему рельефа дна.

25 апреля 1942 года действительно вышло постановление ГКО о строительстве бензопровода. Сроки в этом постановлении оговаривались весьма жесткие - до 20 июня 1942 года т.е. на все давалось два месяца. Постановлением также предусматривалось формирование Управления «Особого строительства № 6 (ОС-6), начальником которого назначили М. НЕДУЖКО, главным инженером - А. ФАЛЬКЕВИЧА, инженером проекта - Д. ШИНБЕРГА. Нужные четырехдюймовые трубы были найдены на Ижорском заводе. Для их перевозки (около 1000 тонн) и укладки задействовали 416-й батальон перевозки горючего (командир батальона - майор С. С. ШЕВЧЕНКО) и две тракторные роты.

Краснознаменный Балтийский флот выделил 27-й отряд подводно-технических работ с необходимым оборудованием и плавсредствами. Ленинградское управление Главнефтеснаба поставило емкости на 600 тонн для приемного пункта в Борисовой Гриве, поршневые насосы «Евбилекс» и другие необходимое техническое имущество. Из центра на станцию Коса стали прибывать бригады сварщиков с оборудованием.

ОСГ фронта прикомандировало своих самых опытных специалистов для оперативного решения самых неожиданных технических задач. Среди них были офицеры В. ЛЕВЧЕНКО, А. МОРДАСОВ, И. НИКИТЧЕНКО, И. ТАТАЕВ и многие другие. Всего на строительстве работало около 1000 человек.

До конца мая работы велись только по суше по обеим берегам Ладоги. Одновременно строились головная перекачивающая станция на мысе Карелки с фронтом слива 12 железнодорожных цистерн, приемный пункт в Борисовой Гриве, где сооружались наливная эстакада, рассчитанная на одновременную нагрузку 10 железнодорожных цистерн и до 20 автомашин, и сухопутная часть трубопровода до берега озера.

На окраине деревни Кокорево монтировались роликовые дорожки для спуска секций труб на воду. 21 мая, когда Шлиссельбургская губа несколько очистилась от льда, началась прокладка подводной части. Вести трубы по дну озера оказалось непросто. Рельеф дна был неровный, глубины по трассе доходили до 12 метров. Труднее всего было на мелководье, куда не могли заходить суда, участвующие в работах. На этом этапе работ задействовали трактора.

Первоначально трубы соединялись с помощью резьбовых муфт в секции длиной до 200 метров, после чего их испытывали под давлением 70 атм. и покрывали изоляцией. Секции укладывались на роликовые дорожки, под головную часть подводился понтон, к трубам подвязывались бревна. Затем лебедкой, установленной на теклере, их стягивали на воду. Вскоре эту операцию стали производить с помощью буксира. Последующие секции выводились на воду, крепились и привариваясь к прельщуной. Таким образом монтировались плети от 600 до 2000 метров, когда метод был отработан.

Плети труб удерживались на плаву бревнами, которые потом срезали, давая им возможность опускаться на дно. Головная часть удерживалась понтонами на плаву, чтобы к ней можно было монтировать следующую секцию, и так далее.

Естественно, значительный объем работ выпал на долю водолазов. Они прошли всю трассу, убирая на пути трубопровода крупные валуны и топляки. На одном из участков обнаружилась старая затопленная баржа, которую пришлось убирать с пути взрывами зарядов. Дно равняли гидромонитором.

Кроме организационных и строительных неувязок периодически подбрасывала свои вводные «небесная канцелярия» - в одном из штормов была утеряна одна из плетей трубопровода. Непосредственное руководство подводно-техническими работами осуществляли инженер-подполковники В. КАРПОВ и В. МИХАЙЛОВ. Бригадой такелажников руководил инженер М. КОРАЛЮК. Старшина Л. МОЛЧАНОВ возглавлял работу водолазов.

В начале июня на строительство прибыл А. А. ЖДАНОВ. Ему доложили о ходе работ, показали, насколько качественно выполнена сварка, опрессовка, гидроизоляция и другие операции. Также ему рассказали, что проектом предусмотрено давление до 50 атмосфер, что дает возможность перекачивать в сутки не менее

Транспортировка ж/д цистерн с нефтепродуктами через Ладожское озеро. 1941–1942 гг.

Строительство специального трубопровода через Ладожское озеро. Лето 1942 г.

В дальнейшем в ходе ВОВ трубопроводы применялись для подачи горючего в основном при создании временных перегрузочных пунктов через крупные водные преграды (реки Днепр, Дунай и др.).

Этот опыт подтверждает стратегическую прозорливость выдающегося полководца Маршала Советского Союза Г. К. Жукова. Перед войной, будучи командующим войсками Киевского особого округа, на совещании высшего руководящего состава РККА он заявил: *«В целях сокращения автотранспорта по перевозке горючего на направлениях главных ударов с большим насыщением этих участков моторами целесообразно подачу горючего организовать путем постройки нефтепроводов (опыт немцев на Западе). Это мероприятие создаст громадную экономию как в автотранспорте, так и в самом горючем»*.

Особого внимания заслуживает первый опыт использования службой горючего сборно-разборного трубопровода в Румынии.

В августе 1944 г. в результате успешно проведенной Ясско-Кишиневской наступательной операции были освобождены Бухарест, вся территория восточнее Карпат, включая район Плоешти, в котором издавна велась добыча и переработка нефти. По этому поводу гитлеровский генерал Э. Бутлар

Митинг, посвященный 40-летию начала эксплуатации специального трубопровода. 1982 г.



Непосредственные участники строительства трубопровода через Ладожское озеро. Лето 1942 г.

писал: *«...30 августа русские войска овладели нефтяным районом Плоешти... С военно-экономической точки зрения, это был самый тяжелый и, можно сказать, решающий удар для Германии»*. Основная часть нефтепромыслов и НПЗ в Плоешти после отхода немцев оказалась пригодной к быстрому восстановлению.

В соответствии с постановлением ГКО от 28.10.1944 г. было создано Управление по использованию нефтепродуктов Румынии, которое возглавил заместитель начальника УСГ Красной Армии полковник С. М. Бланк, главным инженером стал подполковник Косенков. Этим же постановлением предусматривалось формирование четырех батальонов перекачки горючего, батальона охраны трубопровода и мастерской, которые подчинялись начальнику Управления.

К этому времени из США были поставлены комплекты сборно-разборных трубопроводов с насосными установками, а также автомобили «Шевроле». Формирование батальонов перекачки началось в сентябре1944 г. на 450-й базе горючего в районе г. Наро-Фоминска Московской области.

Бывший в то время младший лейтенант, в последующем генерал-майор М. К. Коваль назвал фамилии некоторых командиров (майоры Дорошенко, Дубровинский, капитаны Кузнецов, Сидоренко, старшие лейтенанты Гезалов, Эстон), которые первыми были назначены на должности в батальоны. Командирами рот назначались офицеры службы горючего, инженеры-механики и технологи – выпускники факультета ГСМ бронетанковой академии. Характерно, что эти специалисты тогда еще не успели защитить и получить дипломы. Дипломные проекты они готовили в процессе практической работы по перекачке горючего, а защита их состоялась уже после Победы. Рядовой и сержантский состав комплектовали фронтовиками, которые поступали в основном после лечения в госпиталях. К концу октября батальоны совершили марш по железной дороге в Румынию, по прибытии на место приступили к разведке, планированию и развертыванию трубопровода по трассе Плоешти – Рени протяженностью 225 км в тыловой полосе 2-го Украинского фронта. Из-за военной обстановки, наличия тайных пособников выбитых из Румынии немцев происходили многочисленные диверсии на трубопроводе.

Горючее подавалось по трубопроводу от НПЗ (ст. Теляжино в 3 км от Плоешти) на нефтебазу, расположенную в городе Рени. Производительность перекачки составляла 40 м^3 в час. Из Рени горючее доставлялось по железной дороге и танкерами войскам 2-го и 3-го Украинских фронтов, а также Черноморскому флоту и Дунайской флотилии. Всего по трубопроводу Плоешти – Рени было подано около 610 тыс. тонн горючего.

Высокая эффективность сборно-разборных магистральных трубопроводов была достаточно оценена руководством Красной Армии. При разработке операции против Японии было решено использовать для подачи горючего в июле 1945 г. два батальона перекачки (111-й, 114-й) из Румынии, и с 9 августа они вошли в состав Забайкальского фронта.

Таким образом, во время ВОВ Служба горючего впервые получила опыт развертывания, длительной эксплуатации и свертывания сборно-разборных трубопроводов. Впоследствии этот опыт был творчески использован при создании трубопроводных войск, оснащенных отечественными полевыми магистральными трубопроводами.

22 ноября 1951 г. Совет Министров СССР принял Постановление № 4844-2082 об изготовлении в первом полугодии 1953 г. опытного образца ПМТ диаметром 102 мм и длиной комплекта 100 км. Постановление было подписано Председателем Совета Министров И. В. Сталиным.

В соответствии с постановлением к выполнению задачи по изготовлению опытного комплекта трубопровода были привлечены: Миннефтепром (он же разработчик проекта); институты «Гипротранснефть», «Гипронефтемаш» (главным инженером проекта был назначен опытный и талантливый конструктор В. П. Егоров); Министерство черной металлургии (тонкостенные трубы); Министерство авиационной промышленности (насосные установки – Рыбинский моторостроительный завод, ГИП – Н. И. Добрынин); Министерство автомобильной и тракторной промышленности (соединительные муфты); Министерство химической промышленности (уплотнительные кольца).

Кроме того, другим министерствам и ведомствам было поручено поставить стальные горизонтальные резервуары, автомашины, прицепы, тракторы, компенсаторы, строительные механизмы, материалы и оборудование. Военному министерству СССР и Миннефтепрому поручалось провести в III квартале 1953 г. совместные испытания опытного образца ПМТ в полевых условиях.

На основании принятого постановления, военный министр СССР Маршал Советского Союза А. М. Василевский подписал 14 января 1952 г. директиву № 24646, которой, в частности, предписывалось в деталях формирование отдельного батальона перекачки горючего по трубопроводу № 1 (ОБПГ).

Дата подписания этой директивы — 14 января 1952 г. — день рождения трубопроводных соединений и частей, которые сегодня являются современными, мобильными, готовыми к выполнению любой самой трудной транспортной задачи по подаче горючего войскам, в том числе в экстремальных ситуациях. В 2022 г. трубопроводным соединениям и частям исполнится 70 лет.

Самым активным руководителем в решении сложной государственной задачи по созданию комплектов ПМТ и трубопроводных соединений и частей стал В. В. Никитин. Он получил одобрение и значительную поддержку всех министров ТЭК и профильных руководителей Госплана СССР, начальников Тыла ВС: генерала армии А. В. Хрулева, Маршалов Советского Союза И. Х. Баграмяна, С. К. Куркоткина. За несколько десятков лет конструкторами, инженерами, воинами-трубопроводчиками, рабочими были созданы уникальные трубопроводные соединения и части, разработаны и приняты на вооружение различные комплекты ПМТ, не имевшие мировых аналогов, машины для их монтажа и подвижные средства перекачки, отработана оргштатная структура. К концу 1970-х гг. — обоснованы основные способы совместной работы стационарных и полевых магистральных трубопроводов. Были созданы целые специальные трубопроводные системы (тогда под грифом «Сов. секретно») СССР — ЧССР и СССР — ВНР. Одна из этих систем и сейчас приносит пользу России и Венгрии.

Создание стационарных и полевых трубопроводных, в том числе специальных трубопроводных систем было значительным вкладом в дело обеспечения Вооруженных Сил горючим. Было создано более 200 различных комплектов ПМТ, их общая протяженность составляла свыше 30 тыс. км, а производительность комплекта ПМТБ-200 достигала 7 тыс. тонн в сутки.

Трубопроводные соединения и части дважды — в 1972 и 1981 гг. — спасали Московскую, Владимирскую, Горьковскую и Рязанскую области от крупных пожаров, принимали активное участие в ликвидации последствий землетрясения в Спитаке и радиоактивного заражения в Чернобыле.

Настоящее боевое крещение трубопроводные соединения и части получили в Афганистане. Решение по применению ПМТ для подачи горючего войскам 40-й армии было принято заместителем Министра обороны СССР — начальником Тыла ВС СССР, в ту пору генералом армии С. К. Куркоткиным по настойчивому докладу В. В. Никитина. Трубопровод практически «шагал» за входящими в Афганистан войсками — работы по его планированию к развертыванию были начаты 2 января 1980 г. В. В. Никитин поставил задачу генерал-майору А. М. Сиренко, подполковнику Г. И. Хомуськову и майору К. Г. Шеину по разведке будущей трассы и форсированию серьезной, крупной водной преграды — реки Аму-Дарьи.

СПРАВКА
по состоянию трубопроводных бригад

Военный округ (флот)	Номер бригады (батальона), состав (к-кадра, с/с-с. сост. м/г-моб. гр.)	Место дислокации	Укомплектованность личным составом по штату м/вр. штат/наличие	Обеспеченность техсредствами, определяющими боеготовность бригады (батальона)					Степень боевой готовности
					Комплектами труб			ТУМ-150, МСТ-150, ПНУ (%%)	
				Потребность ПМТП-150	Наличие	Поступает (+) Убывает (–)	Обеспеченность		
ПриВО**	61 тпбр Ⓚ	Белебей	82 / 91	4.0	2.0	+2.0	4.0	100	БГ
	249 тпбр м/г	Оренбург	6 / 6	4.0	4.0	–	4.0	100	БГ
МВО	89 тпбр м/г	Починок	6 / 6	4.0	1.0	+3.0	4.0	100	БГ
	95 тпбр к	Н-Фоминск	84 / 107	4.0	2.0	+2.0	4.0	100	БГ
	131 тпбр с/с	Ильино	238 / 202	4.0	3.0	+1.0	4.0	100	БГ
**	250 тпбр м/г	Починок	– / –	4.0	–	+4.0	4.0	100	БГ
ЛенВО	34 тпбр Ⓚ	Новгород	82 / 87	4.0	2.0	+2.0	4.0	100	БГ
СКВО	251 тпбр к	Незлобная	82 / 85	4.0	6.0 ПМТП-100*	–	6.0	100	БГ
Ур80	130 тпбр Ⓚ тех. прикр. СНПП	Бишкиль	84 / 86	4.0	3.0	–2.0	1.0	100 100	БГ БГ
СибВО**	270 тпбр Ⓚ (рез. фронт)	Комарчага	82 / 90	4.0	4.0	–3.0	1.0	100	БГ
	247 тпбр м/г	Омск	5 / 5	4.0	1.75	+1.0	2.75	100	БГ
ЗабВО	253 тпбр к	Онохой	82 / 86	4.0	4.0	–	4.0	100	БГ
**	277 тпбр м/г	Б. Тура	6 / 6	4.0	3.0	+1.0	4.0	100	БГ
ДВО	229 тпбр	Зевитинск	82 / 91	4.0	4.0	–	4.0	100	БГ
**	312 тпбр м/г	Варфоломеевка	6 / 6	4.0	4.0	–	4.0	100	БГ
ТОФ	714 отпб (321 тпбр)	Елизово	90 / 90	3.0	3.0 ПМТ-150-2*	–	3.0	100	БГ
СФ	320 тпбр Ⓚ	Североморск	82 / 94	3.0	3.0 ПМТ-150-2*	–	3.0	100	БГ

Примечание: *тпбр – имеющие комплекты трубопровода, отличные от штатных и не обеспечивающие необходимую производительность ПМТ.
Ⓚ – включены в организационную директиву 1998 г. на сокращение.
** – исключаются из схемы мобразвертывания на военное время в 1988 г.
(МВО – 250 тпбр, ПриВО – 61 тпбр, СибВО – 247 тпбр, ДВО – 312 тпбр, ЗабВО – 277 тпбр).

НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ РАКЕТНОГО ТОПЛИВА И ГОРЮЧЕГО МО РФ

генерал-лейтенант П. Горупай

« » сентября 1997 г.

Прошло уже около 40 лет с начала эксплуатации ПМТ в Афганистане, написано о трубопроводчиках много. За время нахождения нашего ограниченного контингента в Афганистане силами 276 тпбр и 1461 отпб было развернуто и эксплуатировалось по трассам Термез – Хайратон – Пули-Хумри – Баграм и Кушка – Шинданд свыше 1200 км трубопроводов, проложенных в сложнейших географических и климатических условиях (высота над уровнем моря от 0,5 до 3,2 км, перепад температур по трассе от +45^{0}С до –30^{0}С). При этом на трубопроводчиков постоянно нападали бандформирования: обстреливали личный состав, взрывали сооружения и технику, отвлекали силы на оборонительные действия.

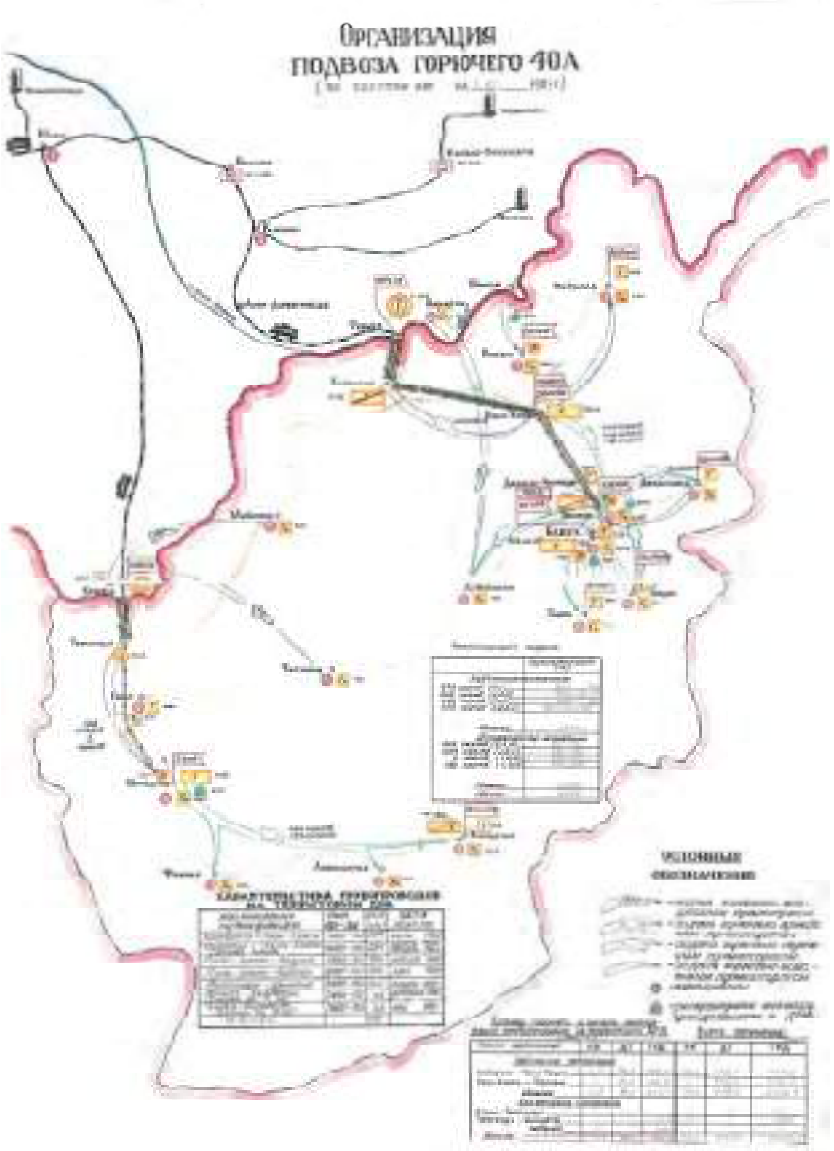
Войскам 40-й армии и ВС Афганистана было доставлено свыше 5 млн тонн горючего – 93% от всего объема горючего, поданного на территорию Афганистана. Это была настоящая победа ПМТ. За время эксплуатации трубопроводов потери горючего значительны – 273 тыс. тонн. Но это всего 6% от общей массы поданного горючего. Ни один из видов транспорта с этой задачей и в этих условиях не справился бы. Проблему по подаче горючего войскам 40-й армии решили наши советские люди и полевые трубопроводы.

Тысячи военнослужащих прошли через тпбр и отпб в Афганистане, некоторые не вернулись домой живыми. На местах их гибели в Афганистане остались памятники, сделанные солдатскими руками из труб, узлов и агрегатов автомобилей, местного камня.

Не зря, вспоминая эту победу, говорят, в первую очередь, о людях. Перед выводом наших войск из Афганистана был сформирован трубопроводный полк ВС ДРА. Его личный состав прошел обучение на переданном ему ПМТ



Ветераны Службы горючего у памятника воинам-трубопроводчикам, погибшим в Афганистане, г. Незлобная







Афганистан. К. Г. Шеин на трассе трубопровода с начальником контрразведки 1 отпб и в г. Термезе с подполковником Николаем Антонюком. 1980 г.





на базе 276 тпбр, но работать этот афганский полк не смог даже на равнинной местности. В этом автор убедился на трассе Хайратон – Мозари-Шериф уже после вывода войск.

Только советские люди под руководством офицеров, прапорщиков, настоящих трубопроводчиков, командиров: зам. начальника тыла 40-й армии подполковника В. И. Исакова, полковников В. И. Мемеха, В. В. Бойко, Б. Р. Каграманьяна, С. Н. Коваленко, подполковников В. В. Величко, В. П. Цыганка, М. С. Хорошилова, Е. А. Антонюка и многих других смогли в сложнейших условиях справиться с поставленной задачей. Необходимо отметить, что к выполнению боевой задачи по обеспечению войск горючим в Афганистане очень ответственно и внимательно относились Председатель ГКНП СССР Т. З. Хурамшин, должностные лица Госплана СССР, Миннефтепрома СССР. Военным нигде и никто никогда не отказывал. Также уместно сказать добрые слова в адрес разработчиков этого уникального полевого трубопровода – Московского института «Гипротрубопровод» и авторов соединения ПМТ, которые монтируются вручную и механизированным способом, Б. В. Курятова, Д. Д. Тихонова, А. Ф. Гусева. Очень много вложили усилий, воли и ума в разверты-



вание и эксплуатацию трубопровода в Афганистане начальники службы горючего Туркестанского военного округа генерал-майор В. А. Виноградов и полковник Ю. П. Белоусов, офицеры ЦУРТГ МО, которые практически на протяжении 10 лет (весь период войны в Афганистане) работали в войсках 40-й армии и ТуркВО.

***

Трубопроводы специального назначения, сокращенно трубопроводы спецназа, или убрать последнюю букву «а», чтобы соблюсти штабной стиль. Во введении сказано, откуда взято – это определение, теоретического объяснения этого понятия нет! Да и такая задача не ставится, хотя предполагаю, что если обратиться к науке, то появятся новые диссертации, философские разработки технического термина *трубопроводный «спецназ»*. Нет необходимости интриговать читателя, но мысли появляются самые разные. Это название придумали, а может быть, оно возникло случайно, наши выдающиеся ветераны, участники Великой Отечественной войны. Они не консультировались по этому вопросу с учеными и не поручали научным заведениям, в т. ч. и 25 ГосНИИ, поиск названий для различных схем трубопроводов, которые могли бы использоваться в интересах обороны страны в особый период. Им некогда было думать, какая должна быть буква на конце. Они постоянно были заняты практической работой, превращая, в том числе и с помощью науки, различные идеи, схемы, предложения во многие «закрытые» транспортные коммуникации, служащие обороне страны.

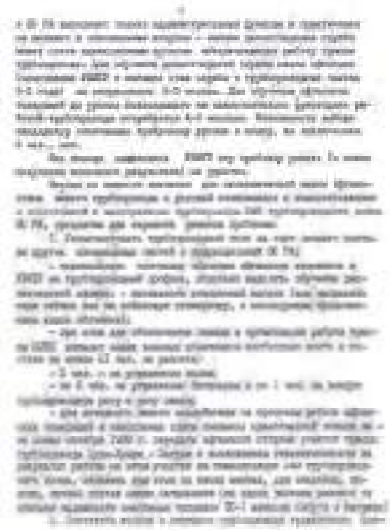
Справка о состоянии и возможностях трубопроводной части ВС РА

«Трасса трубопроводов ПМТП-150, ПМТП-100 на участке Хайратон — Пули-Хумри — Баграм на завершающем этапе вывода ОКСВА была передана в технически исправном состоянии 240-му трубопроводному полку ВС РА.

Штатная численность полка 1176 чел. При обучении личного состава в конце 1988 г. и начале 1989 г. в полку по списку было 260 человек, а в наличии практически 170 человек. Руководящий состав части назначен и имеет полномочия, однако практических мер, поисков, даже попыток для укомплектования полка не предпринимает.

Курс обучения нашими военными советниками проведен полностью, рядовой и младший офицерский состав обучен в теоретическом и практическом плане. Руководящий состав полка заинтересованности и практического желания в освоении специального материала по работе трубопроводов не проявлял, учебный курс прошел по принуждению, управлять эксплуатацией трассы трубопровода на всем ее протяжении от Хайратона до Баграма (две линии общей протяженностью 876 км) не сможет.

По информации афганской стороны численность полка 500—800 чел., реально ее установить не удалось, хотя по оценке выполненных работ на участке трубопровода Хайратон — Мозари — Шериф можно сделать вывод, что численность полка не превышает 150 чел. А на остальных участках трубопровод практически был бесконтролен...»





Шахматы — любимая игра комбрига Н. А. Лямина и комбата К. Г. Шеина. 1977 г.



Показ полевых трубопроводов офицерам служб горючего стран Варшавского договора. Докладывает М. И. Кабанов



Комбат И. Д. Давыденко и заместитель по технической части К. Г. Шеин



Трубопроводчики на полигонах. 1975, 1976 гг.



Трубопроводчики стран Варшавского договора на полигоне в г. Наро-Форминске. 1976 г.



В некоторых проектных, протокольных, межправительственных документах по специальным трубопроводным системам СССР – ЧССР, СССР – ВНР есть понятие «трубопроводы специального назначения», сокращенно «трубопроводы спецназа». Конечно, авторство выражения принадлежит отдельным лицам и не имеет официального толкования. Возьму на себя смелость дать хотя бы ориентировочное определение, что можно отнести к этим трубопроводам. По моему мнению, **это незначительная часть трубопроводов, которые по предназначению, времени, месту, способу проектирования и строительства, эксплуатации создавались волевым порядком, без учета интересов народного хозяйства, экономической целесообразности, а для срочного решения стратегических (оперативно-тактических) задач в интересах Вооруженных Сил, или других субъектов, когда эти трубопроводы становились основным, а порою единственным транспортным средством горючего в особой сложившейся обстановке.**

Некоторые трубопроводы специального назначения объединяли участки стационарных нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, газопроводов и полевых магистральных трубопроводов.



День памяти патриарха Службы горючего и трубопроводных войск генерал-полковника В. В. Никитина (90 лет со дня рождения) с участием дочери Екатерины. 12.11.2004 г.





День части (20 лет 95 тпбр, 40 лет тпб), г. Наро-Фоминск, 18.01.2002 г.





Юбилей военной кафедры Московского института нефти и газа им. И. М. Губкина

Глава III. Стратегическая необходимость создания трубопроводных систем и формирование системы СССР – ЧССР

Сегодня много написано о трубопроводном транспорте. Трубопроводы широко применяются для транспортировки жидких и газообразных углеводородов, различных химических веществ, воды, песка, угля, сыпучих грузов и многих других природных и вновь созданных материалов. И названия трубопроводы получили и получают от перекачиваемого продукта (нефтепроводы, газопроводы...). По местам строительства (развертывания), периоду использования они делятся на стационарные, полевые, которые при этом могут быть постоянными и временными. Мало кто знает, что существует еще категория «специальные» трубопроводы (системы трубопроводов), которые проектировались, строились, создавались под очень конкретные задачи, под конкретный продукт, в конкретный период времени, причем только в интересах Минобороны или других ведомств. Некоторые из них изготавливались из специальных материалов, например, для перекачки ракетного топлива – из специального алюминия или из стали Х18Н10Т. Небольшая часть трубопроводов после выполнения специальной задачи эксплуатировались затем в интересах народного хозяйства, экономики страны. Наибольший интерес, наверное, представляют специальные трубопроводные системы, которые были созданы за короткий срок, с наименьшими затратами, с заданной Министерством обороны производительностью на определенных театрах военных действий. После строительства их мощности были «законсервированы», эксплуатировались они только в период учений, линейная часть, все площадочные сооружения (насосные станции, резервуарные парки, пункты выдачи горючего в различные виды транспорта) обслуживались по определенному регламенту. Эти трубопроводы не применялись в ходе боевых действий, они всегда стояли на страже мира, готовые в любое время выполнить специальную задачу – поэтому и получили название – специальные трубопроводы. Далее речь идет о них.

В начале 1950-х гг. командование НАТО приняло решение в ближайшую пятилетку в значительной степени централизовать обеспечение горючим объединенных ВС в Центральной Европе за счет расширения сети нефтепродуктопроводов с выходами к границам ГДР, ЧССР и подключения к ним складов горючего, аэродромов, морских перегрузочных портов.

Учитывая это, Минобороны СССР стало постоянно информировать, «бомбить» Политбюро ЦК КПСС, Правительство СССР, Министерства ТЭК о том, что в западных приграничных районах и на востоке страны нефтепродуктопроводов нет, а железнодорожный транспорт в условиях массированного воздействия противника на отдельных направлениях может быть выведен из строя на длительное время.

18 июля 1958 г. за №785-377 выходит Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве в течение 1959–1965 гг. стационарных

магистральных трубопроводов для обеспечения нефтепродуктами западных районов страны, как в мирное, так и в военное время. Затем по этому же вопросу издано распоряжение Совета Министров СССР № 538 от 7 марта 1959 г.

Послевоенный период, в том числе и 50-е гг. прошлого столетия, для нашей страны был очень сложным, что вызвано огромным ущербом, нанесенным агрессором в ходе войны. Разруха, голод, беспризорники, большое число раненых и искалеченных, психологический шок от страданий в прошедшей страшной войне – такими были реалии того времени. В военные годы погибло более 27 млн советских людей, было разрушено и сожжено 1710 городов и поселков, более 70 тыс. сел и деревень, лишились крова около 25 млн человек. Враг уничтожил полностью или вывел из строя около 32 тыс. промышленных предприятий, 62 доменные печи, 213 мартеновских печей, разрушил 65 тыс. км железнодорожных путей, 4,1 тыс. железнодорожных станций. Фашисты разграбили и разорили 98 тыс. колхозов, 1876 совхозов, 2890 машинно-тракторных станций, многие тысячи больниц и школ, техникумов, институтов, научных и культурных учреждений. Было потеряно около 30% национального богатства страны. Общий (прямой и косвенный) ущерб СССР в войне по довоенным ценам выразился в сумме 2,6 трлн руб. Это более чем в 14 раз превышает все доходы Государственного бюджета СССР за предвоенный 1940 г.

Перевод экономики с военных на мирные рельсы происходил организованно, в плановом порядке и в 1946 г. был завершен. В 1948 г. в основном достигли довоенного уровня производства в промышленности, а к 1950 г. – и в сельском хозяйстве.

Успешному решению задач восстановления и развития народного хозяйства страны в значительной мере способствовал ряд важных мероприятий, проведенных по решению партии и правительства, в том числе резкое сокращение Вооруженных Сил СССР и военного бюджета. Из армии и флота было уволено 33 призывных возраста рядового и сержантского состава, а также большое количество офицеров. К мирному труду из Вооруженных Сил возвратилось 8,5 млн человек, среди которых было много квалифицированных кадров. Одновременно народное хозяйство получило от армии и флота большое количество автомобилей, тракторов и лошадей. Военные расходы СССР в 1946 г. уменьшились по сравнению с 1945 г. на 43%, а их удельный вес в государственном бюджете снизился до 23,9%; в 1947 г. ассигнования на содержание Вооруженных Сил составили 18% от всех расходов страны (вдвое меньше, чем в 1940 г.).

Однако сразу же после окончания войны наши бывшие союзники развернули антикоммунистическую пропаганду, развязали так называемую холодную войну против СССР, стали наращивать гонку вооружений, создали агрессивные военные блоки, базы и начали открыто призывать к новому «крестовому походу» на нашу Родину, теперь уже с применением ядерного оружия.

В такой обстановке ЦК КПСС и советское правительство вынуждены были по-прежнему заботиться об укреплении обороноспособности своей страны, о повышении боевой мощи и боевой готовности армии и флота.

Учитывался каждый рубль, вложенный в дело, но при этом оборона страны оставалась превыше всего. Первостепенной заботой государства было обеспечение постоянной боевой готовности Вооруженных Сил. А она полностью в то время уже зависела от своевременного и полного удовлетворения потребностей Вооруженных Сил в горючем. Уже тогда практика показала, что самый надежный вид транспортировки горючего, особенно во время войны, — это подача его по трубопроводам. Но трубопроводы (нефтепроводы, газопроводы, нефтепродуктопроводы) имелись только внутри страны.

К пограничным районам СССР и, тем более, за пределы страны они не выходили. Экспортные газопроводы и нефтепроводы были тогда только в проектах или на стадии начала строительства. А что касается нефтепродуктопроводов, то статистика была следующая:

Таблица 1

Период строительства	Протяженность, (км)	Маршрут
До 1945 г.	937	Грозный — Трудовая
1945—1950 гг.	0	строительства не было
1951—1960 гг.	1087	Салават — Уфа — Петропавловск
	1363	Ишимбай — Уфа — Омск
	690	Омск — Новосибирск (Сокур)
Всего к 01.01.1961 г. — 4077 км		

На территории Центральной и Западной Европы в то время находилось 15 особо значимых капиталистических государств Европы и имеющий особый статус Западный Берлин. Восемь государств являлись членами агрессивного блока НАТО (ФРГ, Великобритания, Франция, Дания, Нидерланды, Бельгия, Люксембург, Португалия), уже в 1960 г. они обладали разветвленной сетью стационарных магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП), и уже к 1962 г. была сформирована стационарная трубопроводная сеть НАТО под общим управлением и командованием.

В приграничную территорию социалистических стран тогда включали Белорусскую и Литовскую ССР, Калининградскую область РСФСР, Житомирскую, Ровенскую и Волынскую области УССР, а также ПНР, ГДР и ЧССР. Продуктопроводов на этих территориях не было.

Но уже тогда, независимо от государственного строя, в транспортной системе всех государств возрастало значение трубопроводного транспорта. Главными направлениями в его развитии во всех странах (группировках, блоках, договорах) стали создание сети магистральных нефтепродуктопроводов, предназначенных для подачи горючего из районов производства и пунктов выгрузки на базы хранения запасов потребителям, и маневры ресурсами горючего, что позволяло в значительной степени снизить объем перевозок массовых видов горючего другими видами транспорта. При этом сеть стационарных нефтепродуктопроводов планировалось дополнять сетью полевых магистральных трубопроводов в районы непосредственного потребления горючего.

Для обеих сторон было характерно, что основной грузопоток горючего в мирное время, и особенно в случае боевых действий, направлялся из тыловых районов стран НАТО и Советского Союза к границе Западной Германии с ГДР и ЧССР, к соответствующим группировкам противостоящих армий.

Представьте себе, какими возможностями по развитию сети магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП) располагали в то время страны НАТО и какими наша многострадальная Россия. Приведу отрывок из воспоминаний Президента ОАО «АК «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметова: *«...В мае 1955 г. в противовес НАТО была создана организация Варшавского договора. Вошедшие в нее вместе с СССР страны социалистического лагеря Восточной Европы не обладали достаточными ресурсами нефтепродуктов и трубопроводами для обеспечения боевых действий войск для обороны в случае агрессии. Кроме того, была острая необходимость в СССР доставки нефтепродуктов для нужд народного хозяйства западных регионов страны. 18 июля 1958 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР вынесли Постановление за № 785-377 о строительстве в течение 1959—1965 гг. стационарных магистральных трубопроводов для обеспечения нефтепродуктами западных регионов страны как в мирное время, так и в условиях военного времени (особый период). В 1959 г. Совет экономической взаимопомощи принял решение о строительстве магистрального нефтепровода из СССР в Польшу, Чехословакию, ГДР и Венгрию (нефтепровод "Дружба"). Это был в то время крупнейший нефтепровод в мире (протяженностью 5,5 тыс. км), поэтому строительство такого масштабного объекта отразилось на объеме средств, выделяемых для сооружения магистральных нефтепродуктопроводов, которые всегда планировались по остаточному принципу (после обеспечения финансирования газопроводов и нефтепроводов).*

18 августа 1961 г. вышло совместное Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об изменении сроков ввода в эксплуатацию трубопроводов, предназначенных для транспорта нефтепродуктов в западные районы страны». В нем частично корректировалось Постановление, принятое в июле 1958 г., и предусматривалось строительство нефтепродуктопроводов и защищенных баз горючего специального назначения в направлении Орел — Унеча — Ровно — Чоп и Ровно — Брест. Тактико-техническое задание на проектирование этих объектов было утверждено заместителем Министра обороны СССР Маршалом Советского Союза И. Х. Баграмяном. Для секретности наименования этих объектов были установлены не по географическому (территориальному) расположению, а номерные: объекты № 241, 242, 123, 243 и т. п.

По мере завершения строительства, вплоть до 1970 г., объекты передавались на баланс предприятий нефтепровода "Дружба"».

Минимальная стоимость нового строительства МНПП в ценах того времени была следующей (1 км – тыс. руб.):

Таблица 2

Диаметр (мм)	Всего (тыс. руб.)	В том числе: (тыс. руб.)		
		СМР[1]	Оборудование	Прочие
200	30,81	22,82	2,89	5,10
250	33,34	25,05	2,99	5,30
300	38,75	29,55	3,51	5,69
350	50,38	39,84	4,24	6,30
400	60,27	47,90	5,50	6,87
450	87,11	68,44	9,32	9,35

Такие огромные деньги предполагалось потратить на ввод их в эксплуатацию, строительство тысяч километров этих МНПП, несмотря на то, что они были бы загружены только на 20–25% для народного хозяйства. С каждым годом расходы горючего в Вооруженных Силах СССР увеличивались. Если за всю Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. было израсходовано 16 млн тонн, то только за один мирный 1960 г. – 12 млн тонн. В дальнейшем, ближе к развалу СССР, расход составлял уже 21,0 млн тонн в год.

Учитывая эти обстоятельства, необходимо было принимать решение! Активно работали Госплан СССР, все министерства и институты ТЭК. В это время вышло в свет Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 18 августа 1961 г. Появилась реальная стратегия строительства и эксплуатации экспортных газопроводов, нефтепроводов (Дружба-1, Дружба-2). В их огромной значимости для СССР и стран Варшавского договора тогда были убеждены все – и союзники, и противники. Даже сейчас, по прошествии полувека, содержание и использование нефтепровода «Дружба» стали предметом политического торга. Судите сами. В газете «Мир новостей» от 17 апреля 2019 г., № 17 (1321) появилась статья «Минск пригрозил Москве остановить транзит нефти». Более 60 лет эксплуатируется трубопровод «Дружба», объемы транспортировки из года в год только наращивались, а сегодня становится понятно, что Запад стремится вбить клин между Москвой и Минском по украинскому сценарию. Каждый день ситуация меняется. Настоящий цирк на Украине в борьбе за президентское кресло. Наконец, финал: победил шоумен, комик Владимир Зеленский. Что будет дальше?

[1] СМР – строительно-монтажные работы.

Из газеты: *«...Стало ясно, что Беларусь может перекрыть прокачку российской нефти в страны Европы якобы в связи с необходимостью капремонта нефтепровода “Дружба”. Остановка трубы приведет к большим потерям для российского бюджета – по ней в страны ЕС ежегодно поступает около 60 млн тонн нефти, примерно четверть всего нефтяного экспорта РФ»*. Газета приводит слова Александра Лукашенко: *«Если нужно поставить на ремонт нефтепроводы и нефтепродуктопроводы, которые идут через Беларусь, ставьте и ремонтируйте, потому что то добро, которое мы делаем для Российской Федерации, оно нам оборачивается постоянно злом. Там уже обнаглели до такой степени, что начинают нам выкручивать руки»*. Под «выкручиванием рук» Батька подразумевает действия Россельхознадзора, в частности, очередной виток торговой войны. Это один из примеров, когда нефть, средства ее транспортировки – трубопроводы становятся предметом политической, хозяйственной борьбы.

Но вернемся к истокам. В план строительства на 1961–1970 гг. по требованиям Минобороны СССР включаются следующие МНПП:

– Куйбышев – Орел – Брянск – 1135 км;
– Орел – Унеча – 251км;
– Унеча – Ровно – 614 км;
– Ровно – Брест – 314 км;
– Ровно – Броды – 54 км;
– Унеча – Орша – Полоцк – 439 км.

Трубопроводы устремляются к западной границе СССР.

Однако выгодных и малозатратных решений для подхода трубопроводами к западным границам Германии с ГДР и ЧССР долго не могли найти. Неожиданно на одном из совещаний в Госплане СССР, которое проходило под председательством Н. К. Байбакова, была высказана мысль: а что, если использовать возможности труб экспортных газопроводов и пограничных насосных станций нефтепровода «Дружба» и создать комплекс перевалочных баз на границе, обвязав их нефтепродуктопроводами, тогда это будет минимум затрат на территориях СССР, ЧССР и в последующем в ВНР. Об этом, и именно с идеей комплексного использования различных трубопроводов впервые заговорили Байбаков, Сорокин, Никитин.

В то время практически было уже известно, что по нефтепроводу в принципе можно перекачивать и горючее, но для перевода их на перекачку АБ, ДТ, ТРД необходимо было провести комплекс подготовительных работ, связанных, главным образом, с очисткой внутренних поверхностей труб от нефтяных отложений. Для перевода же газопроводов на перекачку светлых нефтепродуктов необходима конструктивная их перестройка, для которой требуются значительные капитальные вложения и продолжительное время, замена компрессорных станций на насосные станции, сброс (или отвод) значительных объемов газа.

Также учитывали и то, что и в военное время необходимо будет подавать нефть на НПЗ, а газ – потребителям. Поэтому понимали, что перевод нефтепроводов и газопроводов для подачи горючего на театры военных действий и в военное время, очевидно, должен был осуществляться в исключительных случаях.

Однако, как уже говорилось, начиная с 1955 г., активно велось строительство единой стационарной сети магистральных нефтепродуктопроводов НАТО в Европе для обеспечения горючим группировок войск, и уже к началу 1960-х гг. они достигли весьма значимых результатов. В этот период, в противовес создаваемой системе трубопроводов НАТО, по настойчивым ходатайствам Минобороны СССР только планировалось и начиналось строительство нефтепродуктопроводов, поэтому показатели были гораздо скромнее.

Командование НАТО, используя развитую сеть нефтепродуктопроводов, создало устойчивую систему обеспечения горючим объединенных ВС в Центральной Европе, по которым ежегодно, уже начиная с 1959 г., подавалось войскам свыше 2,0 млн тонн нефтепродуктов, что составляло 30% потребности мирного времени. В военное время система способна была удовлетворить потребность ВС НАТО на 60%.

Протяженность военных трубопроводов НАТО составляла свыше 7000 км, к ней были подключены 28 крупных НПЗ, 61 склад горючего общей емкостью почти 1,5 млн м^3 и 60 военных аэродромов, на них было установлено 113 насосных станций, обеспеченных автономными источниками энергии.

Трубопроводы НАТО в Центральной Европе



Для обеспечения согласованной работы системы трубопроводов в центрально-европейском регионе уже в 1962 г. было сформировано агентство по эксплуатации трубопроводов, которому было подчинено к 1970 г. семь районных управлений: во Франции находилось три, в ФРГ – два, в Бельгии и Нидерландах – по одному. Эти управления призваны были обеспечить гибкость и устойчивость работы системы трубопроводов в своих зонах. Ответственность за их содержание и восстановление несли трубопроводные части и подразделения национальных вооруженных сил. В мирное время большинство трубопроводных частей и подразделений являлись кадрированными. Они были укомплектованы личным составом примерно на 5%, а оружием, военной техникой и оборудованием на 100%.

Доведение трубопроводных войск до штатов военного времени было предусмотрено осуществлять в период мобилизационного развертывания вооруженных сил. Так, планировалось, что численность трубопроводных батальонов будет 800–900 человек, а трубопроводных полков – до 3000 человек. С целью повышения эффективности использования системы трубопроводов командованием НАТО разрабатывались пятилетние программы по ее реконструкции и модернизации.

К этому времени наша страна только приступила к проектированию конечных пунктов (объектов) приграничных трубопроводов и активно вела переговоры с ЧССР о возможности использования участка газопровода «Братство», проходящего по территории ЧССР, для перекачки нефтепродуктов и соединения этого участка со строящейся системой нефтепродуктопроводов и объектов западной границы СССР. В рабочем порядке, без письменных обязательств была достигнута зыбкая устная договоренность о том, что решения о прекращении подачи газа по газопроводу «Братство» и о снабжении ЧССР природным газом (путем переключения) по транзитному трансевропейскому газопроводу, а также об использовании трубопроводных систем СССР и ЧССР для транспортирования по ним светлых нефтепродуктов в военное время будут приняты правительствами обеих стран.

Все объекты приграничных МНПП, согласно проектным решениям, были под номерами и «закрыты». Режим секретности и «легенда» экспортных трубопроводов соблюдались на всех уровнях сверху донизу. Проектное задание разрабатывалось согласно Постановлению ЦК КПСС и Совмина СССР от 18 августа 1961 г. № 767-329 и ТТЗ УСРТГ МО от 08.04.1959 г. № 802566 институтом «Южгипронефтепровод» (г. Киев).

Дополнения и уточнения к заданиям по всем объектам (242, 243, 122, 123) на проектирование были изложены в следующих документах:

– Письмо зам. начальника Главгаза СССР Смирнова от 03.07.1962 г. № 439 и Протокол совещания в Госплане СССР от 13 июня 1962 г.;

– Письмо командира в/ч 25968 от 26.01.1963 г. № 890966;

– Письмо командира в/ч 25968 от 18.03.1964 г. № 1096203;

– ТТЗ на проектирование укрытой, защищенной базы горючего в конечном пункте (утверждено заместителем МО СССР – начальником Тыла ВС СССР Маршалом Советского Союза И. Х. Баграмяном 26.01.1963 г.).

Чтобы понять сложность и важность проектируемых объектов, надо хотя бы вкратце познакомиться с общей пояснительной запиской (часть I) проектного задания (приводится ниже).

Состав сооружений объекта 243

1) Магистральный нефтепродуктопровод Ровно — Чоп с одной промежуточной станцией, линейными сооружениями и блокировочными трубопроводами со следующими показателями и характеристиками:

Таблица 3

№ п/п	Наименование трасс	Присвоенный шифр в проекте	Диаметр Ду, мм	Кол-во ниток	Протяженность, км		Примечание
					1-й ниток	Возд ниток	
	Н/пр-д Ровно – Чоп (от пл.« 5-С» объекта 242 до пл. 2/1)	Трасса 1	500	1	431	431	
	ответвление от н/п нефтебазы Укрглавнефтеснаба в г. Кременец	Трасса 2	100	1	15,0	15,0	
	Тоже в наливной пункт и нефтебазу Укрглавнефтеснаба в г. Броды	Трасса 3	300	1	2,5	2,5	
	Тоже на склад горючего МО в/ч 14364 на ст. Хоросница Львовской н/д	Трасса 6	300	1	34,0	34,0	
	Соединительный нефтепродуктопровод от Дрогобычского завода до пл. «1-К»	Трасса 15	300	1	35,0	35,0	
	Ответвление на 353 км к первому автономному складу горючего конечной базы (к пл 1/1)	Трасса 18	500	1	7,0	7,0	
	Н/п от первого автономного склада (пл 1/1) до перегрузочной базы горючего МО в/ч 42770 на ст. Баркасово	Трасса 16	500	1	70,5	70,5	
	н/п от пл 1/1 к перегрузочной базе горючего МО в/ч 74898 на ст. Севлюш –продолжение трассы 16	Трасса 13	500	1	58,0	58,0	
	н/п от пл 2/1 к перегрузочной базе горючего МО в/ч 74898 на ст. Севлюш	Трасса 19	500	1	71,0	71,0	
	Блокировочный тр-д от площадки 1/1 до площадки 2/1 (параллельно трассе 1 от 353 км)	Трасса 1а	500	1	78,0	78,0	
	Ответвление для подключения ПМТ-150 на 2,72,149 км трассы 1 +(плюс)	ПМТ-150	150	7 ответвл. на 2 ниток	0,1	1,4	

— колодец в районе пересечения трассы трубопровода с автомагистралью Бораня — Верхняя Яблонка (Юго-Западная Турка);

— колодец в районе пересечения трассы с автомагистралью Мукачево — Ужгород;

— два колодца на трассах 16—13 в районе Баркасово и Севлюш.

2) Конечная защищенная база горючего, общей емкостью 200 тыс. м^3, состоящей из 2-х автономных складов по 100 тыс. м^3, расположенных на расстоянии 75 км друг от друга.

В свою очередь, каждый автономный склад располагается на 5-ти площадках, которые имеют следующее назначение:

— площадки хранения нефтепродуктов с резервуарными парками по 100 тыс. м^3 — пл. 1/1,2/1.

— площадки отпуска нефтепродуктов в автотранспорт упрощенного типа — пл. 1/2, 1/3, 2/2, 2/3.

— совмещенные площадки налива нефтепродуктов в автотранспорт и административно-хозяйственные — пл. 1/4 и 2/4.

— жилые поселки — пл. 1/5 и 2/5.

3) Наливной пункт в Бродах для налива на ж/д светлых нефтепродуктов, размещающийся на перекачивающей станции нефтепровода «Дружба».

4) Перекачивающая насосная на территории Дрогобычского НПЗ.

Основные положения Задания
на проектирование и тактико-технические требования

В проекте предлагается:

а) Расчетную годовую производительность одной линии трубопровода принять 3,5 млн т/год или 10 тыс. т/сутки;

б) Трубопровод должен обеспечивать последовательную перекачку (в одном цикле) 3-х сортов горючего;

в) В целях уменьшения смесеобразования предусмотреть применение механических разделителей, а также автоматический контроль за прохождением смеси;

г) Предусмотреть подключение склада горючего МО в/ч 14364 на ж/д станции Хоросница. Подключение выполнить одним трубопроводом. Расчетную годовую производительность трубопровода принять 1,5 млн т/год (4,0 тыс. т/сутки);

д) Предусмотреть на трассе специальные колодцы для подключения ПМТ-150;

е) Подключить (в районе Чоп) проектируемый нефтепродуктопровод к нефтепроводу «Дружба»;

ж) Предусмотреть подключение к нефтепродуктопроводу нефтеперерабатывающих заводов Западной Украины и пунктов раздачи нефтепродуктов для нужд народного хозяйства по согласованию с Минобороны.

Производственные, административно-хозяйственные, жилые здания и сооружения

Проектирование производственных, административно-хозяйственных, жилых и др. зданий и сооружений (за исключением тех, которые оговорены в настоящих требованиях) выполнить по действующим нормам для гражданских объектов (в связи с тем, что эксплуатация продуктопровода, базы горючего в мирное время будет осуществляться гражданской администрацией).

Здание управления базой запроектировать с пунктом управления защищенного типа. Узел связи совместить с защищенным пунктом управления базой.

Линии внутренней связи должны быть кабельными, заглубленными.

Административно-хозяйственные и жилые здания должны располагаться на самостоятельных площадках и находиться не ближе 2 км от резервуарных парков.

Основные проектные решения по нефтепродуктопроводам

а) Трасса № 1.

Начало — пл. «5-С» объекта 242, расположенная у пос. Смыга Дубенского района Ровенской обл. Конец — пл. 2/1 у с. Россошь Мукачевского района Закарпатской обл.

На горном участке трасса 1 проходит через 2 горных перевала на 269 км (г. Турка) с отм. 875 м и на 296 км — Ужокский перевал с отм. 965 м.

*В соответствии с расчетами для линейной части приняты трубы 529*7мм из низколегированной стали марки 10г2сд (МК).*

*На труднодоступных участках трассы при обходе населенных пунктов, на полках, на болотах и обводненных поймах рек укладываются трубы 529*8мм из низколегированной стали марки 14 хгс, на переходах — 529*9мм — из низколегированной стали 14 хгс.*

Трубопровод прокладывается подземно на глубину 1,3 м от поверхности земли до нижней образующей трубы, параллельно рельефу местности. При обходе населенных пунктов и на переходах укладки трубопровода принимается в среднем до 2 км от границ поселения.

Радиусы изгиба трубы в холодном состоянии приняты 500 мм искусственных колен — 25 м (для возможности пропуска механического разделителя).

Сварка труб предусмотрена автоматическая в среде углекислого газа без подкладных колец.

Смонтированный и уложенный в траншею трубопровод продувается с применением «ерша». После продувки и врезки линейной арматуры трубопровод испытывается на прочность и плотность.

Для предохранения трубопровода от коррозии предусматривается защита в сочетании с покрытием защитной поливинилхлоридной лентой. На косогорных участках Карпатских гор при поперечном уклоне более 7^0 укладка трубопроводов предусматривается на специальных «полках».

б) Трассы № 2, 3, 6, 13, 15, 16, 18, 19 и ПМТ.

Принятые технические решения по трубопроводам трасс ответвлений и блокировочных трубопроводов аналогичны тр. № 1.

Основные проектные решения по площадочным сооружениям

а) Площадка «1-К»

Расположена на 230-м км трассы № 1. Абсолютная отметка 383—360 м. Состоит:

— перекачивающая станция;

— резервуарный парк емкостью 30 тыс. $м^3$ (2 заглубленных резервуара по 15 тыс. $м^3$, выдерживающих нагрузку до 1 $кг/см^2$);

— комплекс подсобно-производственных зданий и сооружений.

Обеспечивает:

— прием последовательно перекачиваемых 3-х сортов горючего с площадки и перекачку их дальше транзитом или через емкость;

— прием нефтепродуктов с Дрогобычского НПЗ в емкость площадки и перекачку их по нефтепродуктопроводу;

— технологическая схема обеспечивает также перекачку нефтепродуктов с пл. «5-С» и Дрогобычского НПЗ в емкость площадки и перекачку их по нефтепродуктопроводу;

— технологическая схема обеспечивает также перекачку нефтепродуктов с пл. «5-С» и Дрогобычского НПЗ непосредственно в трубопровод, минуя площадку.

По объекту 123

Тактико-техническое задание на проектирование укрытой защищенной базы горючего общей емкостью 200 тыс. $м^3$ (в дополнение к ТТЗ № 802566 от 08.04.1959 г.) на конечном участке стационарных трубопроводов Орша — Брест и Ровно — Брест подписано 30.11.1959 г. генерал-майором В. В. Никитиным.

Утверждено 20.01.1960 г. маршалом Баграмяном (там же материалы выбора земельных участков).

«Объект — 123» — это магистральный однониточный нефтепродуктопровод направления Ровно — Брест с отводами непосредственно от него на склады горючего в пунктах:

а) Черкассы-Волынские (в/скл 1463) в/ч 42762 — 2 линии — 1,5 млн т/год;

б) Киверцы — (в/скл 3393);

в) Дубно (в/скл 3395);

г) Плоское;

а также четырьмя выходами на трассе для подключения ПМТ.

Защищенная база горючего емкостью 200 тыс. $м^3$ (Брест) связывается 4-мя магистральными продуктопроводами со складами горючего в пунктах:

а) Свислочь (в/с № 385) в/ч 42769 — 2 линии — 1,8 млн т/год;

б) Лышицы (в/с № 639) в/ч 42768 — 2 линии — 2,6 млн т/год;

в) Жабинка (367) — 3 линии — 1,1 млн т/год;

г) Закрутин 486 (БВО) — 2 линии — 1,0 млн т/год.

Проще говоря, «объект 123» предназначался для выполнения операций приема, хранения и последующей транспортировки нефтепродуктов, которые должны были поступать от продуктопроводов основных направлений Орша — Брест («объект 122») и Натовичи — Ровно («объект 242»). «Разбивка» строительства по номерам объектов вносило определенную организованность и позволяло создавать «легенды» совместно со строительством транзитных трубопроводов.

Учитывая, что формирование и строительство системы нефтепродуктопроводов НАТО шли ускоренными темпами и имели опережающие возможности, а руководители Минобороны СССР, ЦК КПСС, Совета Министров СССР проявляли постоянную обеспокоенность ходом сооружения нашей сети нефтепродуктопроводов, и прежде всего – в приграничных западных районах, строители работали, можно сказать, «с листа», т. е. по мере готовности рабочих чертежей различных объектов, не дожидаясь полного исполнения проекта. Тогда заказчиком строительства нефтепроводов, нефтепродуктопроводов и их эксплуатацией был Главнефтеснаб РСФСР.

С 1958 по 1977 г. Главнефтеснаб при Совете Министров РСФСР возглавлял И. М. Торочков. Будучи руководителем Главного товаротранспортного управления сначала Наркомата топливной промышленности СССР, затем Наркомата и Министерства нефтяной промышленности СССР, он проделал огромную работу по организации доставки нефти от мест ее добычи до нефтеперерабатывающих заводов и тем самым внес существенный личный вклад в достижение Победы в Великой Отечественной войне и обеспечение промышленности и сельского хозяйства нефтепродуктами в годы войны и в послевоенный период. Несмотря на чрезвычайно сложное положение в годы войны, СССР увеличивал оснащение Армии, Флота и многих отраслей народного хозяйства моторной техникой.

Достаточно привести следующие цифры: с 1 июля 1941 г. по 1 сентября 1945 г. в СССР было произведено 112,1 тыс. боевых самолетов, 102,8 тыс. танков и самоходных артиллерийских установок, 834 тыс. артиллерийских орудий на механической тяге и минометов, сотни тысяч автомобилей, тракторов и другой техники. Эксплуатация этой техники требовала большого количества горюче-смазочных материалов.

Став руководителем Главнефтеснаба РСФСР и обладая большими организаторскими способностями, И. М. Торочков сумел ускорить строительство магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов, проделал огромную работу по созданию материально-технической базы системы снабжения страны нефтепродуктами, расширению сети магистральных нефтепродуктопроводов и нефтепроводов. Были приняты меры по их ускоренному развитию, прежде всего, в экономически наиболее важных районах страны, по созданию технических и материальных средств для приема, транспортировки, размещения и хранения нефти и продуктов ее переработки для обеспечения одного из главных потребителей – Вооруженных Сил СССР, а также народного хозяйства страны в целом.

До 1970 г. вопросами строительства нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, нефтебаз, автозаправочных станций в Главнефтеснабе РСФСР ведало Управление строительства и эксплуатации перечисленных объектов. Возглавлял это управление М. Л. Шварц. Управлением трубопроводного транспорта руководил З. Л. Конторович. А. А. Куликов, Ф. Ф. Битовт, Л. А. Мацкин были заместителями начальника Главнефтеснаба РСФСР.

В 1970 г., в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР, нефтепроводы были переданы в состав Миннефтепрома СССР. В структуре Главнефтеснаба РСФСР произошли изменения. Были проведены кадровые перестановки и образованы:

Управление капитального строительства нефтепродуктопроводов, нефтебаз, автозаправочных станций (начальник – М. Л. Шварц, заместители – А. Н. Кузнецов, А. Н. Панин);

Управление нефтебазового хозяйства (начальник – Д. И. Вострухин, заместители – С. С. Козлов, С. А. Арутюнов и В. С. Никитенко);

Управление трубопроводного транспорта (начальник – Е. А. Турчанинов, заместитель – Е. А. Александров. В конце 1971 г. Е. А. Турчанинов был освобожден от должности по болезни, и начальником управления назначили П. А. Логачева, а в 1972 г. его заместителем стал Н. И. Чинарьян);

Управление автозаправочных станций (начальник – Ш. М. Рабер, заместитель – С. Р. Хабаров).

Начальником технического управления был М. Н. Фокин.

В марте 1970 г. начальником планово-финансового управления и членом коллегии Главнефтеснаба РСФСР стал А. Р. Кондрат.

Л. А. Мацкин – заместитель начальника и член коллегии Главнефтеснаба РСФСР руководил работой управлений нефтебазового хозяйства, трубопроводного транспорта, автозаправочных станций, производственного, технического и ряда других.

Изменения коснулись и периферийных организаций – республиканских, краевых и областных организаций Главнефтеснаба РСФСР.

Для решения вопросов развития технической базы организаций Главнефтеснаба, системы оперативного управления и получения срочных донесений с мест в адрес его подразделений и главка в целом, к этому времени уже работали такие организации, как ЦКБ АСУ «Нефтепродукт», СКБ «Транснефтеавтоматика» и другие.

Главнефтеснаб РСФСР оказывал необходимую техническую и практическую помощь подведомственным организациям, установил прочные связи с другими организациями в решении вопросов развития нефтепродуктопроводного транспорта, строительства нефтебаз и автозаправочных станций, создания проектов строительства объектов. В числе таких организаций были московский институт «Гипротрубопровод», волгоградский институт «Гипронефтетранс», Институт комплексных транспортных проблем и другие.

В начале 1970 г. после долгих согласований вышло «Положение о военных комендантах МО СССР на стационарных магистральных нефтепродуктопроводах на военное время». Положение подписал ВРИО начальника ЦУСРТГ МО генерал-лейтенант-инженер И. Д. Гордеев 23 сентября 1969 г. Утвердили его: начальник Тыла ВС СССР – заместитель Министра обороны СССР С. С. Маряхин (14.01.1970), заместитель Министра нефтяной промышленности СССР Е. М. Сощенко (09.10.1969), заместитель Министра газовой промышленности СССР А. И. Сорокин (06.10.1969).

Военные комендатуры были созданы за счет сметы Минобороны на стационарных магистральных нефтепродуктопроводах в целях обеспечения бесперебойной подачи горючего в интересах МО СССР. Были определены, сформированы и назначены военные коменданты стационарных нефтепродуктопроводов: Западного, Восточного направлений, участков этих нефтепродуктопроводов, пунктов налива. Дислокация и численность личного состава военных комендатур на нефтепродуктопроводах определялась штатами,

утвержденными Генеральным штабом ВС СССР. Территориальные (районные) нефтепродуктопроводные управления обеспечивали военные комендатуры служебными помещениями, телефонной и телеграфной связью и другими видами обслуживания. Комендатуры дислоцировались: Западного направления – города Куйбышев, Сызрань, Брянск, Ровно, Полоцк, село Никольское Тамбовской обл., Гомель, Новоград-Волынский, Даугавпилс, Вентспилс, станции Броды Львовской обл., Трудовая Московской обл.; Восточного направления – города Уфа, Петропавловск, Омск, станция Татарская Новосибирской обл., село Синеглазово Челябинской обл., село Сокур Новосибирской обл. Общая численность военнослужащих, рабочих и служащих комендатур – 188 человек.

К 1971 г. все работы по созданию системы МНПП в Западной приграничной зоне СССР были в основном завершены. Одновременно по взаимосогласованию между СССР и ЧССР завершались работы по газопроводу «Братство», обвязки его технологическими схемами с насосными станциями МНПП, созданию пунктов выдачи в железнодорожный, автомобильный транспорт. На территории ЧССР этими работами руководили министр энергетики Йозеф Одварко, от Министерства национальной обороны – начальник службы горючего Чехословацкой народной армии Зденек Горак, а осуществляли многие их подчиненные: инженеры, конструкторы, военнослужащие, техники и рабочие.

В ходе исполнения работ на обеих территориях много было различных протокольных встреч, обширной переписки, решений, уточнений, специальных тактических учений. Это была очень сложная, напряженная и ответственная работа, т. к. делалось это по поручению Политбюро ЦК КПСС в интересах Минобороны СССР и Варшавского договора.

В качестве примера в конце сентября 1970 г. в Министерстве обороны СССР проводилось расширенное совещание под руководством заместителя Министра обороны СССР – начальника Тыла Вооруженных Сил – генерала армии С. С. Маряхина. Организовывал мероприятие генерал-полковник В. В. Никитин. На этом совещании были представители Главнефтеснаба РСФСР (ГНС РСФСР) под руководством Л. А. Мацкина. По сути, обсуждали письменное обращение начальника ГНС РСФСР Л. А. Мацкина к институту «Южгипронефтепровод», Юго-Западному Управлению МНПП, Мингазпрому и в/ч 25968 с приложением к нему задания на разработку мероприятий, обеспечивающих подачу нефтепродуктов в ЧССР по трубопроводу объекта 243 в количестве 20 тыс. тонн в сутки в особый период.

Задание было согласовано С. С. Маряхиным (21.09.1970), А. А. Боксерманом (18.09.1970), подписано Л. А. Мацкиным, И. Д. Гордеевым и утверждено начальником ГНС РСФСР И. М. Торочковым (22.09.1970).

Более подробное задание подписали генерал-полковник В. В. Никитин и Л. А. Мацкин (20.07.1971).

Проводимые работы в приграничной западной зоне СССР по созданию специальных трубопроводных систем СССР–ЧССР и в последующем СССР–ВНР были умело «затуманены» нашими контрразведчиками грамотными «легендами» – прикрытием. Для массового «зрителя» все практические работы по специальным системам легендировались под действия по совершенствованию газопровода «Братство» и нефтепроводов «Дружба-1» и «Дружба-2».

Время шло. Наверху были постоянные заседания, а на местах, «на земле», трудились многотысячные коллективы рабочих, служащих, инженеров, прорабов, в т. ч. и за рубежом. Они были прекрасными исполнителями задуманных инженерных решений, которые порою менялись, уточнялись, особенно когда дело касалось использования газопровода для транспортировки нефтепродуктов на территории ЧССР.

И все-таки в первой половине 1972 г. в основном было завершено строительство специальных нефтепродуктопроводов Западного направления. Реально стало возможным по стационарным МНПП подавать из тыла страны (районов Куйбышева, Сызрани) к западным границам СССР в район Бреста и Чопа нефтепродукты с ежесуточной производительностью 20 тыс. тонн, и далее по специальной трубопроводной системе СССР – ЧССР по территории Чехословакии к границе ГДР в район Моста. Были созданы необходимые условия для подписания Межправительственного соглашения между СССР и ЧССР. И этот акт свершился: Межправительственное Соглашение было подписано в Москве 20 апреля 1972 г. Подписанты: первый заместитель Председателя Совета Министров СССР М. В. Лесечко, а со стороны ЧССР – заместитель Председателя Правительства Чехословакии товарищ Гамоуз.

Основные положения Межправительственного Соглашения

Ст. 1. Правительство СССР обеспечит своими силами и средствами возможность транспортировки, начиная с 1 июля 1974 г., последовательно до 3-х сортов светлых нефтепродуктов по специальному нефтепродуктопроводу и газопроводу «Братство» к Советско-Чехословацкой границе в объеме не менее 20 тыс. т/сутки с давлением, достаточным для подачи этого количества нефтепродуктов по чехословацкому участку газопровода «Братство» до пункта Молдава.

Правительство ЧССР обеспечит своими силами и средствами возможность дальнейшей транспортировки, начиная с указанных ниже дат, по трубопроводам последовательно до 3-х сортов светлых нефтепродуктов в объеме не менее 20 тыс. т/сутки от Советско-Чехословацкой границы:

– до пункта Стржелице с 1 июля 1974 г.;

– до пункта Шлапанов с 31 декабря 1975 г.;

– до пункта Роуднице с 31 декабря 1977 г.;

– из пункта Роуднице до района г. Мост не менее 9 тыс. т/сутки с 31.12.1977 г.

Ст. 2. Советская сторона до 1 июля 1974 г. своими силами и средствами:

а) построит специальный нефтепродуктопровод на территории СССР;

б) выполнит работы по подключению этого нефтепродуктопровода к советско-чехословацкому газопроводу «Братство» на территории СССР.

Чехословацкая сторона своими силами и средствами:

а) до 1 июля 1974 г. выполнит необходимые работы по переоборудованию газопровода «Братство» и его продлению до пункта Стржелице;

б) до 31 декабря 1975 г. построит специальный трубопровод диаметром 500 мм от пункта Стржелице до пункта Шлапанов и насосную станцию в пункте Клобоуке и до 31 декабря 1977 г. от пункта Шлапанов до пункта Роуднице с насосной станцией в пункте Шлапанов;

в) до 31 декабря 1977 г. выполнит необходимые работы по дооборудованию существующих нефтепродуктопроводов и нефтепровода от пункта Роуднице до района г. Мост.

Ст. 3. Решение о прекращении подачи газа по газопроводу «Братство» и о снабжении ЧССР природным газом по транзитному трансъевропейскому газопроводу, а также об использовании трубопроводных систем СССР и ЧССР для транспортирования по ним светлых нефтепродуктов принимается по согласованию между Правительствами обеих стран.

Порядок подготовки и использования трубопроводных систем СССР и ЧССР для транспортировки по ним светлых нефтепродуктов в особый период определяется совместно ГШ ВС обеих стран.

Ст. 4. Для обеспечения своевременного выполнения сторонами обязательств, вытекающих из ст. 2 настоящего Соглашения, договаривающиеся стороны назначат своих уполномоченных представителей, которые будут встречаться по мере необходимости.

Совершено в г. Москве 20 апреля 1972 г.
Лесечко, Гамоуз

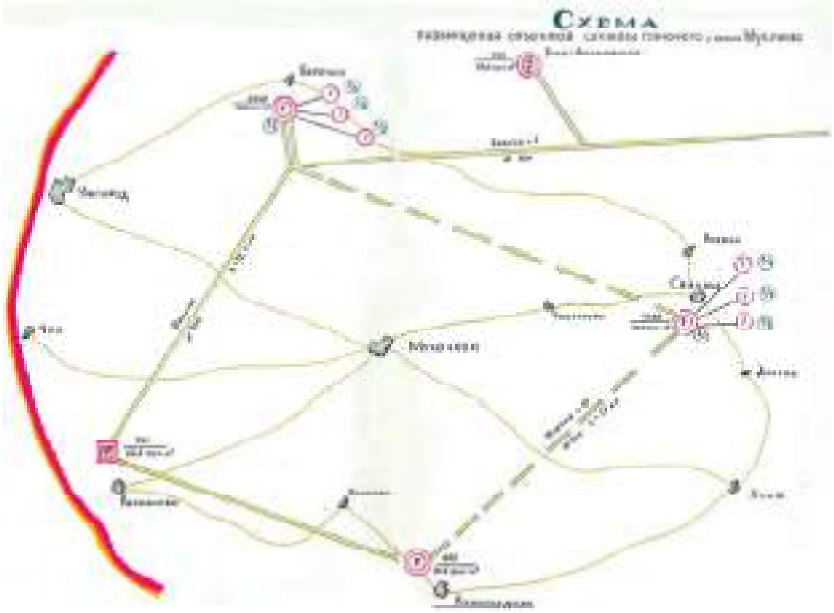
Распоряжение Совета Министров СССР
от 14 июля 1972 г. № 1542, Москва, Кремль

1. В связи с подписанием Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Чехословацкой Социалистической Республики об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период принять предложение Совета Министров РСФСР, Минобороны СССР и Мингазпрома о возложении на уполномоченного Советского правительства по строительству транзитного газопровода на территории ЧССР заместителя Министра газовой промышленности т. Сорокина А. И. обязанностей по решению вопросов обеспечения своевременного выполнения обязательств, вытекающих из указанного выше Соглашения.

2. Разрешить Мингазпрому, Минобороны СССР и Главнефтеснабу при Совете Министров РСФСР в случае необходимости по согласованию с Чехословацкой стороной командировать в установленном порядке советских специалистов в Чехословакию и принимать в Советском Союзе чехословацких специалистов для консультаций по техническим вопросам, вытекающим из Межправительственного Соглашения.

3. Обязать уполномоченного Советского правительства по строительству транзитного газопровода на территории ЧССР информировать Минобороны СССР и Главнефтеснаб при Совете Министров РСФСР о готовности трубопроводных систем СССР и ЧССР, предусмотренных поименованным выше Межправительственным Соглашением, к транспортировке нефтепродуктов из СССР в Чехословакию.

Председатель Совета Министра СССР
А. Косыгин





Основные показатели ГАЗ

№ п/п	Наименование	Величина
1.	Перечин - окружная зона 1-й очереди:	
2.	Вацкасово - центральная перекачивающая зона:	
3.	Виноградово -	
4.	Свалява - южной схемы (ЮЗАР):	

Характеристика подводящего трубопровода

Участок	Наименование	Диаметр	Длина
п.15	Отметка 347 - Вацкасово	500	72,5
15	Вацкасово - Свалява	500	240,4
17	Виноградово - Свалява	500	71,0
16	Свалява - отметка 347	300	84,0
18	Отметка 347 - Перечин	500	7,0

Расстояние между площадками

Перечин

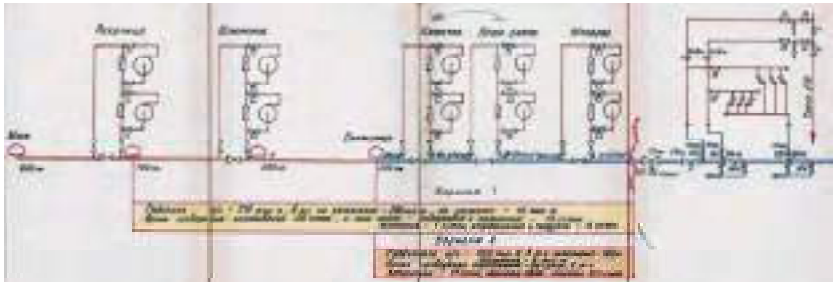
	1/1	1/2	1/3	1/4	1/5
1/1	-	2	3,5	5,5	7,5
1/2	2	-	3,5	5,5	5,0
1/3	3,5	1,5	-	2,0	4,5
1/4	5,5	3,5	2,5	-	1,5
1/5	7,0	5,0	4,5	1,5	-

Свалява

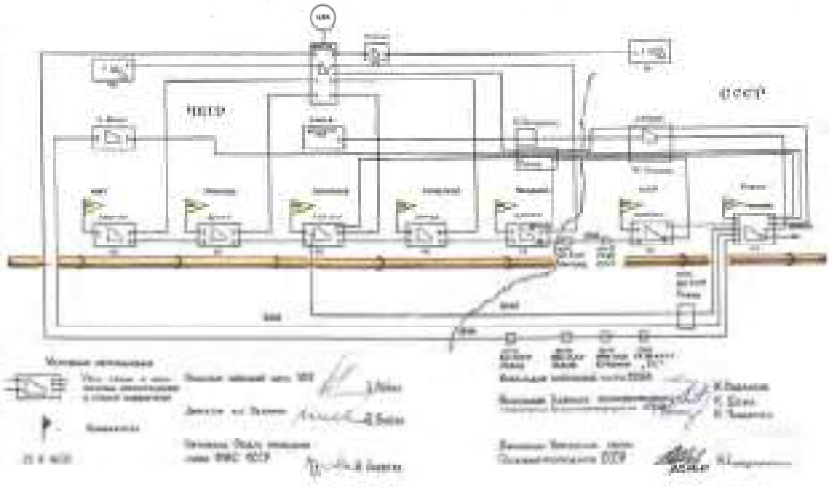
	2/1	2/2	2/3	2/4	2/5
2/1	-	4,5	1,5	4,5	2,5
2/2	4,5	-	6,5	2,0	3,5
2/3	6,0	0,5	-	1,5	2,5
2/4	1,5	2,5	4,5	-	5,5
2/5	2,5	3,5	2,5	4,0	-

Условные обозначения:

- Диспетчерский пункт управления ГАЗ
- Пункты подземного хранения
- Газопровод-отвод
- Газопровод-шлейф
- Газопровод-перемычка







Подписанное Соглашение между СССР и ЧССР, выход в свет распоряжения Правительства от 14 июля 1972 г. № 1542 было только стягом в руках ЦУРТГ МО. И снова закипела работа во многих министерствах ТЭК, институтах, среди дипломатов, СЭВ и, конечно, в ЦУРТГ МО. Вот какие указания были даны В. В. Никитиным 05.06.1973 г. подчиненным и какие выводы делали его заместители:

Подполковнику В. А. Гладкому до августа 1973 г. проверить с выездом на место состояние участка Броды—Чоп и подключения к газопроводу «Б». По материалам проверки подготовить ходатайство в Совет Министров СССР о состоянии дела и об ускорении ввода этого участка с целью выполнения Межправительственного Соглашения (смысл — если этот участок не будет готов — не будет выполнено Соглашение).

Генерал-майор А. Толмачев уточнил, что предельный срок — первая половина августа. Выполнено 20 июля. Написан проект письма за подписью генерала армии В. Г. Куликова в Совете Министров СССР; 04.09.1973 г. письмо в Совете Министров СССР подписано Куликовым и отправлено 07.09.1973 г. Заместитель председателя Совета Министров СССР В. Э. Дымшиц направил письмо начальнику ГШ ВС (вх. № 10286 от 17.09.1973 г.) Смирнову с резолюцией: *«Прошу рассмотреть и принять меры»*.

12.09.1973 г. оно получено «Миннефтегазстроем». 20.09.1973 г. в личной беседе начальник Главка Миннефтегазстроя А. М. Крайзельман заверил подполковника В. А. Гладкого, что запланированные на 1973 г. сооружения объекта будут сданы в эксплуатацию.

В ЦУРТГ МО были получены вопросы от должностных лиц ЧССР: полковник-инженер Милош (ФМИР), инженер Дворжак, Шимек, Фронек («Хемопетрол»), инженер Ковосил («Бензина») через начальника отдела торгового представительства ЧССР в СССР Карла Яролимека (торгпредство тогда располагалось в Москве: ул. Фучика, 12/14, т. 250-04-13). Ниже — перечень вопросов, на которые непросто было ответить.

1. Режим вытеснения газа продуктом и технология транспорта при изменении продуктов.

2. Возможности перевода на жидкость во время последующей перекачки прямым контактом в расширенном трубопроводе.

3. Теория вычисления объема смеси.

4. Вычисления размера смешанных столбов во время последовательной перекачки прямым контактом в расширенном трубопроводе и влияние расчлененности поверхности.

5. Договор о резерве в качестве горючих, с возможностью получения больших объемов смесей.

6. Ознакомление с эксплуатацией различного оборудования ЭКГ-ТЗМ и условия его установки.

Сформулированный вопрос № 4 от наших зарубежных коллег в то время был практически не изучен, а проведена только теоретическая отработка технологических процессов перекачки разных сортов светлых нефтепродуктов по трубопроводам с их непосредственным контактом. По этому вопросу проделали большую работу сотрудники Юго-Западного управления совместно с

СКБ «Транснефтеавтоматика», которое разработало и изготовило опытный образец аппаратуры контроля сортности последовательно перекачиваемых нефтепродуктов (ЭКПТ). Освоение новой технологии позволило в последующем увеличить загрузку только одного МНПП «Куйбышев — Брянск» в 1,8 раза. Позднее предпринимались попытки использования шаровых разделителей при последовательной перекачке, но положительных результатов они не дали. Сущность метода, вопросы его практического применения подробно были изложены позже в книге «50 вопросов последовательной перекачки нефтепродуктов» (авторы И. Т. Ишмухаметов, С. Л. Исаев, С. П. Макаров, М. В. Лурье; издание 1996 г.).

Аналогичная работа проводилась в Уральском УМНПП. В ней принимала участие группа специалистов, внесших огромный вклад в разработку и внедрение последовательной перекачки, в составе: А. А. Кривоносов, Ю. Ф. Ясаков, И. Т. Ишмухаметов, М. З. Карпачев, Н. Ф. Тельков, Г. П. Савельев, М. И. Кирюхин, Д. А. Черняев, главный конструктор аппаратуры ЭКПТ Л. И. Менес и другие.

Вопросы контроля качества нефтепродуктов, особенно при последовательной перекачке горючего, стояли всегда остро, при этом специалистов в этой области крайне не хватало, а в Вооруженных Силах их практически не было. Из выступления генерал-лейтенанта технических войск, начальника Службы снабжения горючим М. И. Кормилицына на Всеармейском совещании работников службы снабжения горючим (25 марта — 1 апреля 1946 г.):

«... С первых дней организации службы комплектование офицерским составом проходило, главным образом, за счет танковых войск, воздушных сил, пехоты, интендантов, кавалерийских частей и др., так продолжалось с 1936 до 1940 г.

В 1940 г. был первый выпуск инженеров нашей службы из Академии Мотомеханизации им. Товарища Сталина и сформирован батальон техников ГСМ при Саратовском танковом училище[1]. В 1938 году в армии насчитывалось лишь 25 специалистов службы горючего, а штатная потребность составляла 2500 человек. Подготовка кадров Службы горючего была острейшей проблемой, и в 1939 году принимается решение об организации подготовки военных техников по ГСМ на базе Первого Саратовского Краснознаменного бронетанкового училища (1-е СКБТУ). Кто же они, первые военные техники? Хорошо бы составить их список по фамилиям, годам рождения, на какую должность и какой фронт были направлены с началом войны, как в перспективе сложились их судьбы?.. Необходимо ознакомиться с приказом от 14 декабря 1939 года № 422, который подписали начальник училища полковник Д. А. Роганин и батальонный комиссар К. С. Куклин, а хранится он, вероятно, сегодня в Российском государственном военном архиве. В нем названы фамилии 200 курсантов, проходивших подготовку по профилю командира танкового взвода и переведенных на профиль воентехника Службы горючего. Уже в 1940 году первые воентехники из СКБТУ включились в работу Службы горючего танковых, механизированных войск и артиллерийских частей на

[1] Из брошюры Михаила Гуревича.

механической тяге. Они стали первыми специалистами Службы горючего в начале Великой Отечественной войны, однако дефицит их был очень острым. Указанный выше приказ нашелся и впервые публикуется в Приложениях. При этом появились новые вопросы, т. к. в этом приказе указаны специалисты по программе обучения: техник-химик и техник по силовым установкам. Имеют они отношение к Службе горючего или нет – это только можно понять из приказа Народного Комиссара обороны или приказов 1-го СКБТУ по ускоренному выпуску офицеров. Поиск продолжается, в нем активно участвуют: А. С. Барашкин, А. А. Лысых, И. А. Мордовская, Е. П. Андрончик.



«К началу Отечественной войны мы имели офицеров с высшим образованием 5,3%, причем все они служили в центральном аппарате, а в округах и военной приемке, в войсках специалистов не было.

К январю 1942 г. мы выросли количественно и специалистов среди офицеров имели 28,1% против 5,3%. Это стало возможным и, главным образом, за счет призыва из запаса инженеров Наркомнефти, Главнефтеснаба и других отраслей. Среди пришедших из запаса были специалисты кожевенной, лесной, спичечной промышленности. Например, в ОСГ 33-й армии работал старшим помощником по горючему заслуженный мастер спорта, знаменитый конькобежец с мировым именем Яков Мельников. Таких фактов немало.

До войны военные комиссариаты наших специалистов не учитывали, да и сейчас этот вопрос не решен – не учитываются наши специалисты отдельной категорией.

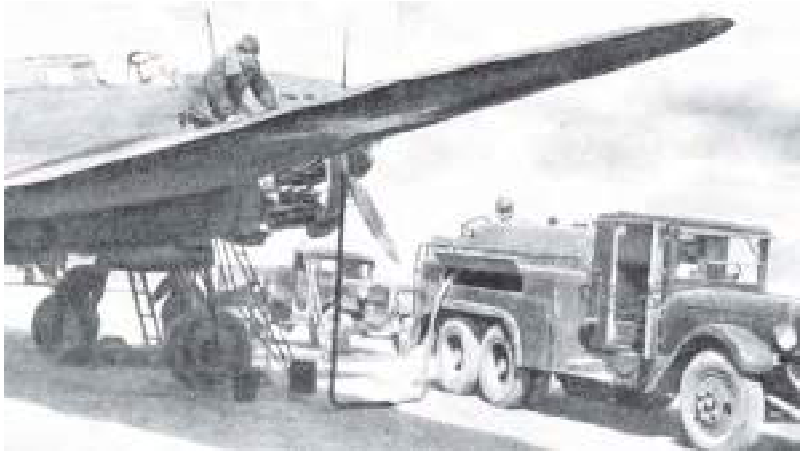
Распределение состава офицеров Службы горючего по стажу в армии видно из таблицы:

Таблица 4

Годы призыва	Процент	Годы призыва	Процент
1918–1920	2,5	1936–1940	22,1
1921–1923	1,3	1941	48,8
1924–1930	4,3	1942	6,5
1931–1935	10,5	1943	2,4

Таким образом, 57,7% офицерского состава пришли из запаса в период Отечественной войны. Это люди, не имевшие специального военного образования, не служившие до того в Красной Армии. В этом заключалась основная трудность в правильной расстановке и использовании офицерских кадров.

Путем подбора специалистов из нефтяников, подготовки на армейских курсах технического обучения и усовершенствования и при военфаке, проведения специальных курсов на фронтах и в военных округах нам за все время войны удалось сколотить очень неплохой костяк специалистов, специалистов овладевших нашей службой».



Заправка самолетов перед боевым вылетом. 2-й Дальневосточный фронт, 1945 г.

Конечно, опыт прошедшей Великой Отечественной войны дал большой толчок для развития и совершенствования Службы горючего по всем направлениям ее деятельности. И когда рассматриваешь старые фронтовые фотографии, просто удивляешься, как смогли наши люди, военнослужащие, порою без специального образования, обеспечить с каждым днем нарастающую



Заправка самолета на полевом аэродроме. 1943 г.



Заправка танков перед боем

потребность в горючем войск, армий, фронтов, при дефиците нефтепродуктов, технических средств и профессионалов.

Прошли годы после Всеармейского совещания 1946 г., и вот что написал в своих воспоминаниях начальник ЦУРТГ МО (1988–1992) генерал-лейтенант В. А. Блохин:

«I. Говорят о том, что для того, чтобы детально знать Службу горючего, нужно иметь среднее специальное образование по службе. Видимо, нужно иметь как минимум аналитические способности! Служба горючего не элементарна, но она – не высшая математика. Примером тому является то, что начальник Центрального управления ракетного топлива и горючего генерал-полковник Никитин Василий Васильевич по первому образованию был экономистом (Академию окончил заочно), генерал-лейтенант Блохин Владимир Алексеевич – музыкантом, первый заместитель начальника ЦУРТГ МО РФ генерал-майор Шеин Константин Георгиевич – автомобилистом (по первому образованию).







Технические средства Службы горючего во время Великой Отечественной войны





РАДКЕВИЧ
Мордух Гиршевич
(1905 – 2007)
майор

Заместитель начальника 2770 склада горючего по технической части Белорусского военного округа в 1954 – 1955 гг.

Участник Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

Окончил Государственные экспериментальные курсы г. Киев в 1934 году, Университет текстильной индустрии в 1955 году.

В Вооруженных Силах с 1927 года: красноармеец, писарь 133 Белгородского стрелкового полка ЗВО в 1927 – 1928 гг.;

в делопроизводственных отделах в 1928 – 1939 гг.;

начальник эвакуационного и мобилизационного отдела головного склада горючего-смазочных материалов, КВО в 1939 – 1940 гг.;

в долгосрочном отпуске в 1940 – 1941 гг.;

в резерве батальон комплектующего состава при 170 армейском горючем складе Юго-Западного фронта в 1941 г.;

в резерве 20 запасного автополка г. Горький, МВО в 1941 – 1942 гг.;

диспетчер 2 фронтовой базы горючего, Северо-Кавказский фронт в 1942 г.;

инженер по эксплуатации складов и ремонту тары ОСТ 2-й резервной армии в 1942 – 1943 гг.;

инженер по эксплуатации складов и ремонту тары ОСТ группы войск генерала Хозина, Северо-Западный фронт в 1943 г.;

инженер по эксплуатации складов ОСТ 65 А, Брянского и 1-й Белорусского фронтов в 1943 – 1944 гг.;

начальник эксплуатационного отдела по эксплуатации складов ОСТ Белорусского и Белорусско-Прибалтийского военных округов в 1944 – 1945 гг.;

начальник отдела складов и технического имущества Минского военного округа в 1945 гг.;

в резерве ЗСТ БА в 1945 – 1946 гг.;

инженер по эксплуатации складов ОСТ 3 А, Минского и Белорусского военных округов в 1946 гг.

начальник управления 2-го отделения ОСТ БВО в 1946 г.;

начальник 2770 склада МВС, ЦВО в 1946 – 1947 гг.;

инженер по эксплуатации складов ОСТ ЦВО в 1947 – 1953 гг.;

начальник службы горючего 222 складской артбазы, ЦВО в 1953 – 1954 гг.;

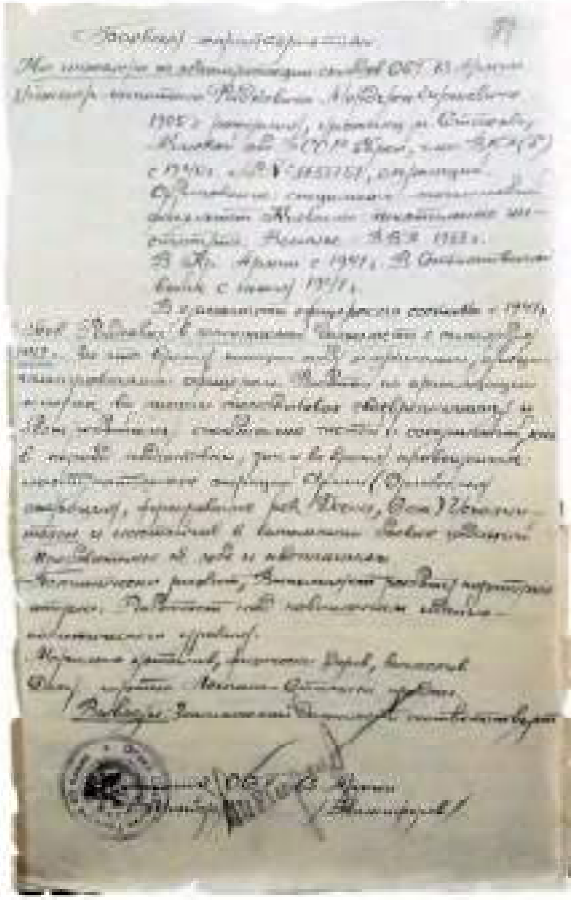
заместитель начальника 2770 ст. по технической части, ЦВО в 1954 – 1955 гг.;

в распоряжении командующего ЦВО в 1955 – 1956 гг.

Указом от Вооруженных Сил в 1956 году.

Награжден Указом «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.» и памятными другими.

Старший инженер-экономист по общественной работе (фельдшер).





ПОПОВ
Лазарь Петрович
(1909 – 2001)
полковник

Старший офицер ремонтно-отдела снабжения горючим Белорусского военного округа в 1958 – 1969 гг.

Участник Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

Окончил шестимесячные курсы при Харьковской военной школе профдвижения в 1937 году.

В Вооруженных Силах с 1931 года: красноармеец военной школы профдвижения МВО в 1931 – 1936 гг.;

инструктор склада 299 отдельного смешанного батальона, Западного фронта в 1941 г.;

диспетчер ОСТ 29 А, Западного фронта в 1941 – 1942 гг.

помощник начальника ОСТ по сбору и ремонту имущества, 29 А, Калининского фронта в 1942 – 1943 гг.;

помощник начальника ОСТ по сбору и ремонту имущества, 1 гв. ТА, 1 Белорусского фронта, ГСВГ в 1945 – 1946 гг.;

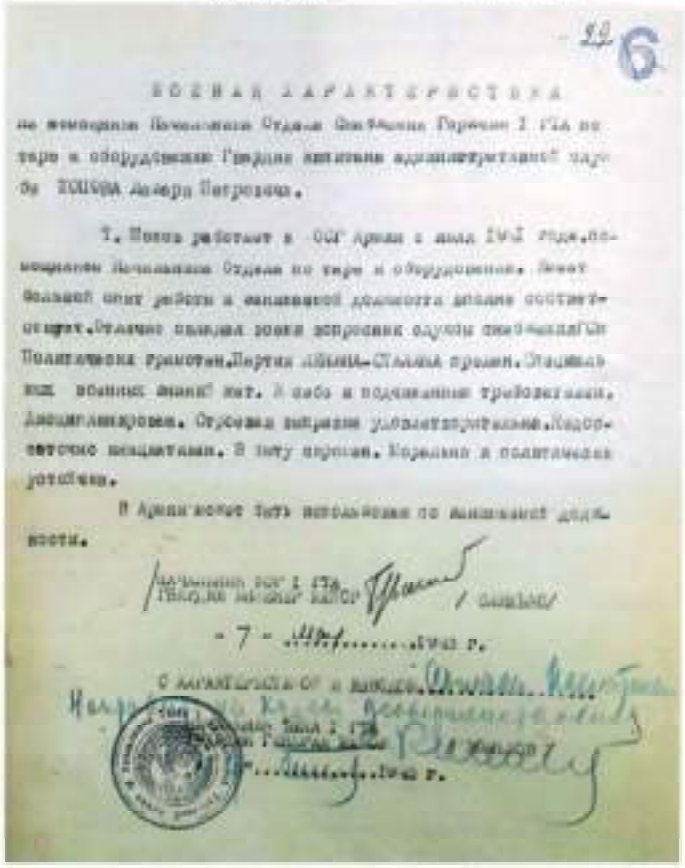
офицер, старший офицер ОСТ по ремонту имущества 1 гв. тмбр, ГСВГ в 1946 – 1950 гг.;

старший инженер ОСТ МВО в 1950 – 1956 гг.;

старший офицер-ревизор (ОСТ ЦВО в 1956 – 1960 гг.

Указом от Вооруженных Сил в 1960 году.

Награжден орденом «Красной Звезды» – орденом, медалями «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.» и памятными другими.



БОЕВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

на инженера Начальника Отдела Снабжения Горючим 2 гв. танкового и оборудования Гвардии капитана административной службы ПОПОВА Лазаря Петровича.

1. Попов работает в ОСТ Армии с июня 1943 года, помощником Начальника Отдела по тары и оборудованию. Имеет большой опыт работы и выполняемой должности вполне соответствует. Отлично освоил новое направление службы снабжения Политическая грамотна. Партии Ленин-Сталина предан. Знания воинских знаний имеет. К себе и подчиненным требовательный. Дисциплинирован. Отношения выдержан удовлетворительные. Недостаточно инициативен. В тяжелую обстановку. Хорошими и политическими качествами.

В Армии может быть использован по занимаемой должности.

- 7 - ...1945 г.

II. Окончив Калининское музыкальное училище с красным дипломом и получив специальность преподавателя музыкальной школы, я случайно на Советской улице встретил младшего лейтенанта, товарища по средней школе, выпуска годом ранее. И рухнула вся музыкальная карьера. Главное — красота формы младших лейтенантов! Подал заявление в Академию Тыла и Снабжения СА им. В. М. Молотова, абсолютно не ведая о специальности.

В то время, в 1951 г., начался набор после «десятилетки» на инженерный факультет по Службе горючего в связи с тем, что служба нуждалась в молодых инженерных кадрах. Принцип верный, но исполнение при назначении на должности в округе перечеркивало это инженерное образование.

Так я, музыкант по первому и инженер-технолог по второму образованию, был назначен старшим лаборантом на склад горючего 3 разряда. Пришел в лабораторию, поросшую паутиной, с серыми стеклами. На столах стоят какие-то колбы, пробирки, клистерные трубки.

Должность старшего лаборанта до меня полгода исполнял начальник учетно-операционного отдела капитан В. И. Сизов, который меня и проинструктировал, предельно четко сказав: "Положи свой хрен на эти колбы! Приходит цистерна с горючим, отбери пробу, немного налей на ладонь, подуй, и если испаряется, то — это бензин, если нет — дизельное топливо". Так я некоторое время поступал, не унывал; вечером в 9-метровой комнате барака брал в руки аккордеон и забывал об этих несчастных клистерных трубках. Мое терпение было вознаграждено — через 14 лет я стал инженером по ракетным топливам отдела снабжения горючим Белорусского военного округа».

Так исторически складывалась профессиональная когорта специалистов Службы горючего.

И когда в начале 1970-х гг. надо было отвечать нашим зарубежным коллегам, на выручку пришел гражданский специалист зав. кафедрой транспорта и хранения нефти и газа Московского института нефтехимической и газовой промышленности им. И. М. Губкина (МИНХ и ГП им. Губкина) В. А. Юфин, который защитил докторскую диссертацию по теме «Исследование работы продуктопровода при последовательной перекачке нефтепродуктов». ЦУРТГ МО официально обратилось в МИНХ и ГП им. Губкина, и ученый, используя выводы из своей диссертации и проекта Главнефтеснаба РСФСР «Нормативные показатели количества продукта при последовательной перекачке разносортных нефтепродуктов прямым контактированием», а также исходные расчетные данные требуемых участков трубопровода, произвел расчеты и подготовил выводы и предложения. В. А. Юфин начинал свою научную карьеру в трубопроводном отделе НИИ-25, где изучал вопросы последовательной перекачки по трубопроводу ПМТ-100.

В соответствии с описанием специального трубопровода для расчета количества смеси была принята схема длин и диаметров участков, приведенных в таблице:

Таблица 5

№ п/п	Расположение участка	Длина участка, км	Диаметр трубы, мм
1	от 1-К до 222 км	222	500
2	от 222 км до границы	15	800
3	от границы (0 км) до 485 км	485	700
4	от 485 км до Шлапанов	107	500
5	от Шлапанов до Роуднице	154	500
6	от 485 км до Стржелице	30	500

Согласно произведенным сложным математическим расчетам при разных вариантах перекачки объем смеси нефтепродуктов при последовательной перекачке составил ($м^3$):

Таблица 6

№ п/п	Вариант перекачки	Бензин-дизтопливо ($м^3$)	Керосин-бензин ($м^3$)	Керосин-дизтопливо ($м^3$)
I.	Без отбора в Стржелице			
1.	от 1-К до Роуднице	500	340	480
2.	от 1-К до Шлапаново	475	326	470
3.	от границы до Роуднице	465	306	450
4.	от границы до Шлапаново	440	308	435
II.	С отбором в Стржелице, $м^3$/час			
5.	от 1-К до Стржелице	470	323	457
6.	от границы до Стржелице	435	302	425
7.	от 1-К до Роуднице	510	345	490
8.	от 1-К до Шлапаново	480	330	470
9.	от границы до Роуднице	470	323	460

Конечно, все полученные объемы были ориентировочными, их получили путем сложнейших расчетов, но они подтвердили, что последовательная перекачка 3-х сортов горючего (керосина, бензина, дизтоплива) практически возможна. А войскам необходимо было качественное горючее, особенно авиационный керосин! Произведенные расчеты убедили командование союзных армий, что созданная специальная трубопроводная система СССР — ЧССР способна подавать к западным границам СССР и далее в Европу качественное горючее в необходимых объемах.

Выписка из официальных выводов и предложений МИНХ и ГП им. И. М. Губкина

1. Объемы смеси по обеим методикам достаточно близки. Некоторое расхождение между ними объясняется тем, что формула (3) не учитывает изменение диаметра по участкам, а расчет по средневзвешенному диаметру может внести дополнительную погрешность. Играют роль также и специфические особенности формулы для подсчета эффективного коэффициента диффузии (в данном случае формулы (2)).

2. Общее количество смеси разных нефтепродуктов за длительный отрезок времени (квартал, год) можно свести к некоторому минимуму, определяемому оптимальным количеством циклов последовательной перекачки при условии правильного выбора и наиболее полного использования емкостей резервуаров на начальном, промежуточных и конечном пунктах трубопровода при его эксплуатации, а наличие ответвлений от основного трубопровода, промежуточных пунктов отбора нефтепродуктов и промежуточных насосных станций требует уточнения условий и режимов их работы при последовательной перекачке (например, по методике определения оптимального числа циклов для сложных трубопроводных систем с максимальной расчетной пропускной способностью трубопровода при последовательной перекачке, разработанной на кафедре Транспорта и хранения нефти и газа Московского института нефтехимической и газовой промышленности им. И. М. Губкина).

3. Рассмотрение представленного описания трубопровода и результаты расчетов показывают, что последовательная перекачка по нему бензина, керосина и дизельного топлива с их непосредственным контактом вполне возможна.

Подписал: зав. кафедрой транспорта и хранения нефти и газа МИНХ и ГП им. Губкина И. М., доктор технических наук В. А. Юфин

Этот официальный документ подтверждал правильность выбора методики перекачки необходимых объемов смеси, на которые можно было опираться при снабженческих расчетах вариантов работы специального трубопровода в боевых условиях и во время проведения плановых учений.

Да, «Соглашение между правительствами СССР и ЧССР об использовании специальных трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР» было подписано. Но специалисты понимали, что это пока только основа для действий. Впереди была напряженная работа Генеральных штабов ВС СССР, ЧССР, ЦУРТГ МО, УСГ ЧНА[1], всех министерств и ведомств по разработке юридических и практических документов по использованию созданной системы, правилам эксплуатации, управлению, связи, оперативному и пограничному контролю, документальному оформлению транспортируемых и передаваемых войскам различных сортов (марок) горючего в необходимых объемах.

Все эти вопросы тогда отрабатывались теоретически и практически на территориях ПриКВО, КВО, ЧССР во время многочисленных учений. В этот период значительно возросли темпы развития топливно-энергетического комплекса СССР.

[1] Управление Службы горючего Чехословацкой Народной армии.

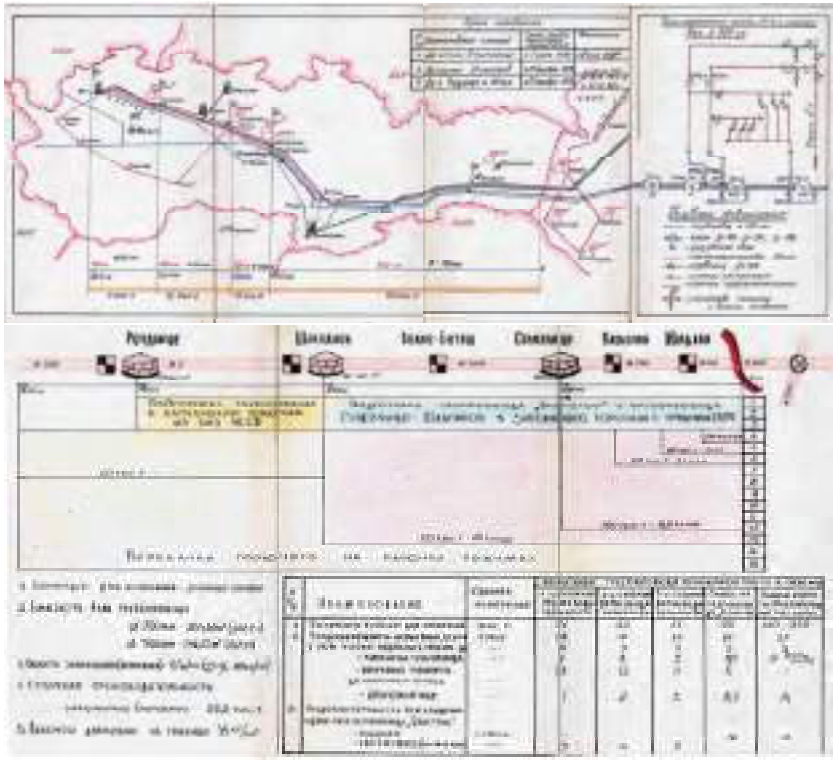
С каждым годом наращивались мощности транзитных (экспортных) трубопроводов. Например, суммарная ежесуточная производительность нефтепровода «Дружба» в пунктах на границе СССР была следующей:

Таблица 7

Наименование пограничного пункта	Суммарная производительность на выходе тыс. тонн/сутки		
	На 01.05.1976 г.	На 01.06.1977 г.	Рост в % за год
Вентспилс	34	48,6	49%
Брест	84	111,0	23%
Ужгород	74	78,0	6%
Всего	192	237,6	

Правила технической эксплуатации трубопроводной системы СССР—ЧССР

(см. с. 82)



Начиная с июня 1979 г., ежегодная подача нефти по трубопроводу «Дружба» составляла: на Вентспилс примерно 16 млн тонн в год, в ПНР – 12,9, ГДР – 18,75, ЧССР – 18,5, ВНР – 8,3. Всего – 74,45 млн тонн в год.

По сравнению с нынешними объемами это были весьма масштабные показатели.

Судите сами. 22 мая 2019 г. в «МК» опубликована статья «"Грязную" нефть из трубопровода "Дружба" сожгут в китайских печах». Скандал вокруг загрязненной российской нефти, поступившей через Белоруссию в апреле 2019 г., в объеме 5 млн тонн в Европу, – с каждым днем усиливался. В сырье, которое стало предметом разногласий России и наших европейских партнеров, содержание хлоридоорганики составляло 0,15–0,33 промилле при максимально допустимом значении в 0,01 промилле. Ряд импортеров, в частности, французская Total и итальянская Eni, отказались платить за некачественное сырье, требуя компенсацию, которая оценивается в сотни миллионов долларов. Кроме того, Белоруссия предъявила России счет на 100 млн долларов в виде штрафа за перебои с поставками «чистой» нефти.

В такой ситуации международные нефтяные торговцы пытаются найти применение некачественной нефти. Для начала компании намерены отправить в Китай около 700 тыс. тонн нефти по цене с дисконтом 30–35%. Первый танкер «Sonangol Rangel» вышел 15 мая из датского порта Скаген в сторону китайского Инкоу. Между тем ущерб для нашей страны от инцидента с загрязненной нефтью с учетом временного уменьшения пропускной способности ряда участков трубопровода «Дружба» и поиска новых альтернативных маршрутов поставок может вылиться в дополнительные издержки в размере 500 млн долларов.

Компания «Транснефть» – это своего рода «государство» в государстве: в ней только охранников, безопасников и представителей всех правоохранительных органов, причем в том числе бывших министров и их заместителей, около 25% от всего личного состава. А ущерб будет погашен за счет налогоплательщиков России!

Постоянно растущие потребности народного хозяйства в топливно-энергетических ресурсах и необходимость в связи с этим освоения в сжатые сроки нефтяных и газовых месторождений северных и восточных районов страны, и прежде всего Западной Сибири, выдвигали в то время как одну из важнейших народнохозяйственных задач ускорение развития трубопроводного транспорта и создание мощных магистральных трубопроводных систем, в т. ч. специальных, за счет всемерного укрепления технической базы и роста энерговооруженности строительно-монтажных организаций, сокращения сроков сооружения трубопроводов, повышения их эксплуатационной надежности, перехода на строительство магистральных трубопроводов преимущественно из труб с изоляционным покрытием, нанесенным в заводских условиях.

Ставятся задачи на дальнейшее развитие трубопроводного транспорта на основе использования передового отечественного и зарубежного опыта, научно-технических достижений в области создания высокопроизводительных,

полностью автоматизированных транспортных систем с высокой степенью их эксплуатационной надежности.

Различным министерствам были даны задания по вопросам дальнейшего ускорения развития трубопроводного транспорта в стране, в т. ч. в интересах Минобороны СССР, выполнению комплекса мер по техническому перевооружению строительных организаций. Статистика по строительству на тот период была следующей:

Протяженность трубопроводов СССР (тыс. км)

Таблица 8

Трубопроводы/годы	1965	1970	На 01.01.1973	1975
Нефтепроводы	22	31,8	35,4	54,1
Газопроводы	42	67,5	79,5	97,2
Нефтепродуктопроводы	6	7	8,2	11,4
Всего	70	106,3	123,1	162,7

Повышение внимания в стране к строительству стационарных МНПП позволило должностным лицам ЦУРТГ МО под руководством В. В. Никитина добиться выпуска Распоряжения Совета Министров РСФСР от 11.12.1973 г. № 1987 за подписью Председателя Совета Министров РСФСР М. С. Соломенцева об утверждении представленного Главнефтеснабом РСФСР технического проекта на строительство дополнительных сооружений по увеличению в особый период пропускной способности объекта № 243. На участке Ровно – Чоп эта работа длилась более 3-х лет. Указанным распоряжением разработанный институтом «Южгипронефтепровод» Миннефтепрома и рассмотренный Госстроем РСФСР проект был принят со следующими основными показателями:

– пропускная способность объекта 243 на участке Ровно – Чоп в сутки не менее 20 тыс. тонн;

– протяженность вновь сооружаемого отрезка нефтепродуктопровода (лупинга) диаметром 500 мм – 25 км;

– сметная стоимость строительства – 6028,3 тыс. рублей.

Главнефтеснабу РСФСР ставилась задача в месячный срок привести технический проект на строительство указанных объектов в соответствие с настоящим распоряжением, и при дальнейшем проектировании предлагалось учесть замечания, изложенные в заключении Госстроя РСФСР от 27.11.1973 г. № 10/352-П.

Начиная со второй половины 1973 г., ЦУРТГ МО (генерал-полковник В. В. Никитин), штабом Тыла ВС СССР (генерал-полковник И. М. Голушко), офицерами Н. И. Благодацких, Н. Н. Новохатним, Ю. Н. Коршуновым, В. М. Уваровым, С. А. Сеферовым и др. была организована разработка

«Протокола о порядке подготовки и использования трубопроводных систем СССР – ЧССР».

В начале сентября эта работа была закончена. Протокол подписали начальники генеральных штабов ВС СССР и Национальной обороны ЧССР. Время шло. Менялись начальники, перерабатывались протоколы под новых должностных лиц. Следующий протокол уже за подписью Н. В. Огаркова и М. Бланчика готовили генерал-майор А. Г. Карташов, полковники Н. Н. Могила, Ю. В. Федотов. Впервые в разработке этих документов было поручено принимать участие мне – подполковнику К. Г. Шеину.

Чтобы родилась такая уникальная специальная трубопроводная система СССР – ЧССР, было потрачено немало труда, научных исследований, организационных хлопот, времени. Неоценим вклад в это Госкомнефтепродукта СССР (Т. З. Хурамшин, Н. И. Чинарьян, И. Т. Ишмухаметов, А. Д. Рудковский, С. Л. Исаев, Г. Н. Минкевич и др.), заместителей Министра газовой промышленности С. Р. Дережова, А. Н. Сорокина, заместителя Министра нефтяной промышленности А. В. Валиханова, начальников ЦУРТГ МО генерал-полковника В. В. Никитина, генерал-лейтенантов И. Н. Базанова, В. В. Блохина, начальников управлений генералов А. Г. Карташова, А. М. Сиренко, Г. М. Ширшова, офицеров ЦУРТГ МО Н. В. Благодатского, В. М. Уварова, Н. Н. Могилы, Ю. Н. Коршунова, Ю. В. Федотова, С. М. Михайлова и других, а также уполномоченных Правительства ЧССР Й. Одварки, Й. Грушки. Особая заслуга в этом принадлежит заместителям Министра обороны – начальникам Тыла ВС СССР Маршалам Советского Союза И. Х. Баграмяну, С. К. Куркоткину, генералу армии С. С. Маряхину, начальнику ЦУРТГ МО СССР В. В. Никитину, начальнику штаба Тыла ВС СССР И. М. Голушко.

Система постоянно совершенствовалась; на основе анализа, многих проведенных специальных учений рождались поправки и уточнения к ранее принятым техническим решениям, были разработаны новые межгосударственные документы (изд. 1980 г., 1986 г.).

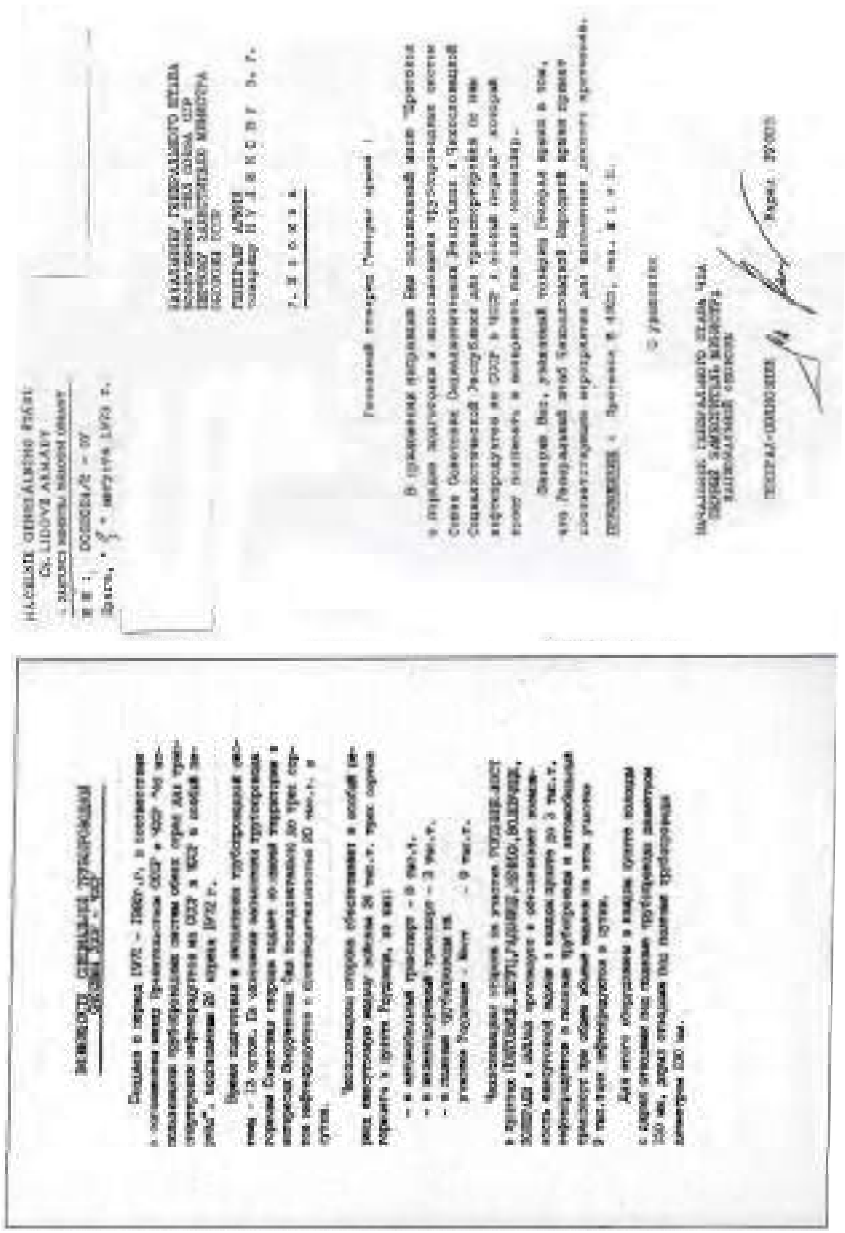
1. Правила технической эксплуатации трубопроводной системы СССР – ЧССР с приложениями:

– схема организации связи на территории СССР;
– схема организации на территории ЧССР;
– схема узла подключения нефтепродуктопровода к газопроводу.

(Схемы см. на с. 79)

Согласно пункту 11.6.4 этих Правил ответственность за нарушение технологического режима работы трубопроводов, допущенные аварии, потери нефтепродуктов от аварий и перелива резервуаров несла виновная сторона. Виновность устанавливалась путем совместного комиссионного рассмотрения с участием представителей Министерств обороны СССР и ЧССР. Этот регламент имел практическое применение во время учений.

К сожалению, положение этого пункта иногда приходилось использовать во время учений *(далее на с. 90)*.





ПРОТОКОЛ

о порядке подготовки и использования трубопроводных систем Союза Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Социалистической Республики для транспортировки по ним нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период

В соответствии с Соглашением между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Чехословацкой Социалистической Республики об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период, подписанным 20 апреля 1972 года, Генеральный штаб Вооруженных Сил Союза Советских Социалистических Республик и Генеральный штаб Чехословацкой Народной Армии согласились с нижеследующим:

Статья 1., 2, 3, 4

Статья 5.

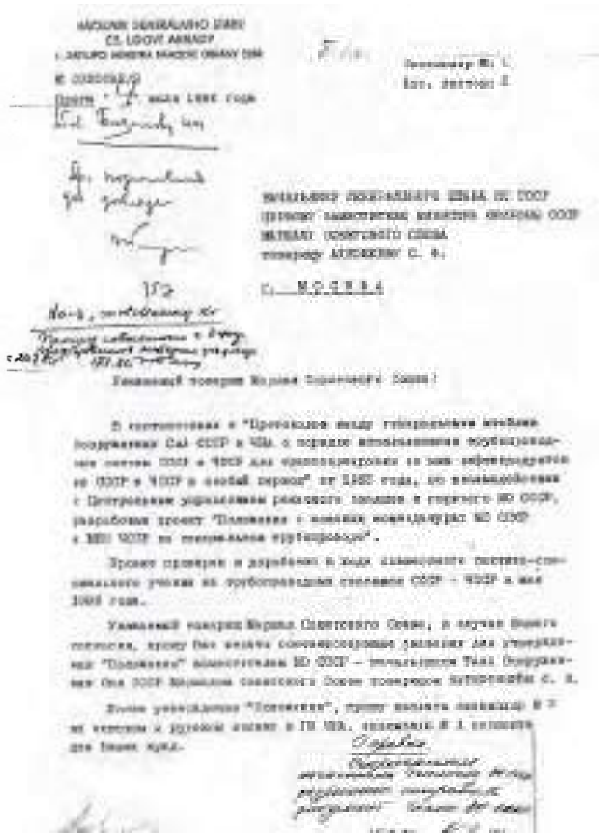
Генеральный штаб Вооруженных Сил Союза Советских Социалистических Республик и Генеральный штаб Чехословацкой Народной Армии периодически получают от назначенных своими Правительствами уполномоченных представителей информацию о готовности отдельных участков трубопроводных систем СССР и ЧССР.

Статья 6.

Настоящий Протокол вступает в силу со дня его подписания.

НАЧАЛЬНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СОЮЗА ССР – ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ОБОРОНЫ СССР
ГЕНЕРАЛ АРМИИ
В.КУЛИКОВ

НАЧАЛЬНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ЧНА – ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБОРОНЫ ЧССР
ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИК
К.РУСОВ



Начальнику Генерального штаба ВС СССР
Первому заместителю министра
национальной обороны
генерал-полковнику Ахромееву С.Ф.

Уважаемый товарищ Маршал Советского Союза!

В соответствии с "Протоколом между Генеральными штабами Вооруженных Сил СССР и США о порядке использования трубопроводных систем США и ЧССР для транспортировки по ним нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период" от 1982 года, по взаимодействию с Центральным управлением ракетного топлива и горючего МО СССР, разработан проект "Положения о военных комендатурах МО СССР и МНО ЧССР по специальным трубопроводам".

Уровни проверки и доработки в ходе совместного штабно-специального учения по трубопроводным системам СССР - ЧССР в мае 1988 года.

Уважаемый товарищ Маршал Советского Союза, в случае Вашего согласия, прошу Вас подписать сопроводительное указание для утверждения "Положения" министерствами МО СССР - начальником Тыла Вооруженных Сил СССР Маршалом Советского Союза товарищем Бутырлиным С. К.

Копии указанного "Положения", прошу включить дополнительно в № 2 на вверенном и руководимом мною по ГШ ВВС, согласно № 1 экземпляра для Ваших нужд.



- 2 -

ПРИЛОЖЕНИЕ: Положение о военных комендатурах - на русском языке в 02ВОЗ/ВТ-88, экземпляр № 1 и 2 - листов 54

Положение о военных комендатурах - на чешском языке в 02ВОЗ/ВТ-88, экземпляр № 1 и 2 - листов 42

С уважением

НАЧАЛЬНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ВВС
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБОРОНЫ
ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИК авиации ШАТИН



Экземпляр № 1
Кол. листов: 27

"УТВЕРЖДАЮ"
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ОБОРОНЫ
СССР-НАЧАЛЬНИК ТЫЛА ВС СССР
МАРШАЛ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
С. КУРОТКИН
- 31 - мая 1988 года

"УТВЕРЖДАЮ"
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБОРОНЫ ЧССР-НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО ТЫЛА
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ-ИНЖЕНЕР
Я. ДУБЕЦ
- 27 - 04 1988 года

ПОЛОЖЕНИЕ
О ВОЕННЫХ КОМЕНДАТУРАХ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР И МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБОРОНЫ ЧССР НА СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРУБОПРОВОДАХ

1988



- 28 -

Постановление "Положения о военных комендатурах Министерства обороны СССР и Министерства национальной обороны ЧССР на специальных трубопроводах" направляется в адрес с моими уточнениями.

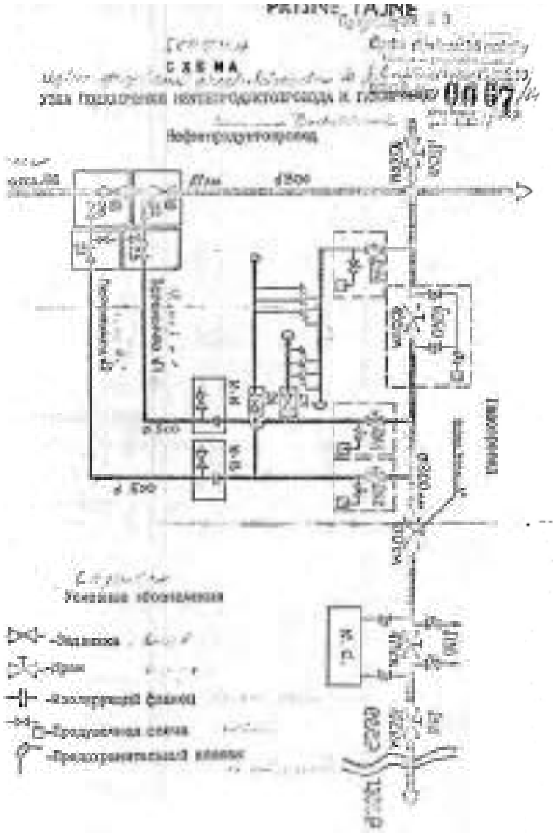
Совместные военные комендатуры в своей деятельности будут руководствоваться целью "Положения", "Инструкцией по обеспечению эксплуатации трубопроводной системы СССР-ЧССР при транспортировке советских нефтепродуктов в особый период" и "Правилами технической эксплуатации специального трубопровода", утвержденными уполномоченными правительств обеих стран.

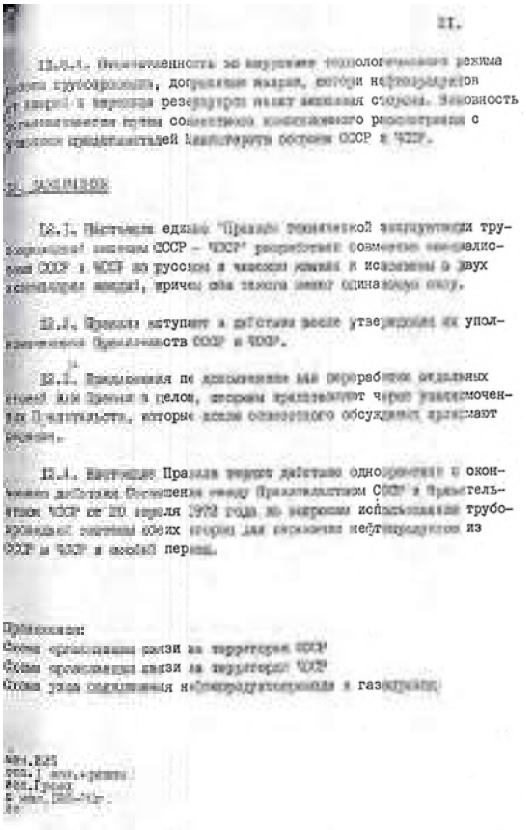
На основании настоящего "Положения" для каждой военной комендатуры, для каждого должностного лица советских военных комендатур конкретизируются "Положения" и разрабатываются конкретные функциональные инструкции, с учетом изложенных выше и особенностей эксплуатируемого участка магистрального трубопровода.

Начальник Управления ракетно-
снабжения материалами
МО ЧССР
генерал-майор
- 16 - мая 1988 года



ПРАВИЛА





12.

12.1. Ответственность за нарушение технологического режима работы трубопровода, допущенная сторо[illegible] нефтепродуктов [illegible] несет виновная сторона. Виновность устанавливается путем совместного комиссионного расследования с участием представителей Компетентных органов СССР и ЧССР.

13. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

13.1. Настоящие единые "Правила технической эксплуатации трубопроводной системы СССР – ЧССР" разработаны совместно специалистами СССР и ЧССР на русском и чешском языках и изложены в двух идентичных текстах, причем оба текста имеют одинаковую силу.

13.2. Правила вступают в действие после утверждения их уполномоченными Правительств СССР и ЧССР.

13.3. Предложения по дополнению или переработке отдельных статей или пунктов и целом, которые представляют через уполномоченных Правительств, которые после совместного обсуждения принимают решение.

13.4. Настоящие Правила теряют действие одновременно с окончанием действия Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР от 20 апреля 1972 года по вопросам использования трубопроводной системы обеих сторон для экспорта нефтепродуктов из СССР в ЧССР и иного перевоза.

Приложения:
Схема пересечения связи на территории СССР
Схема пересечения связи на территории ЧССР
Схема узла подключения нефтепродуктопровода к газ[illegible]



ПРАВИЛА
технической эксплуатации трубопроводной системы
СССР - ЧССР

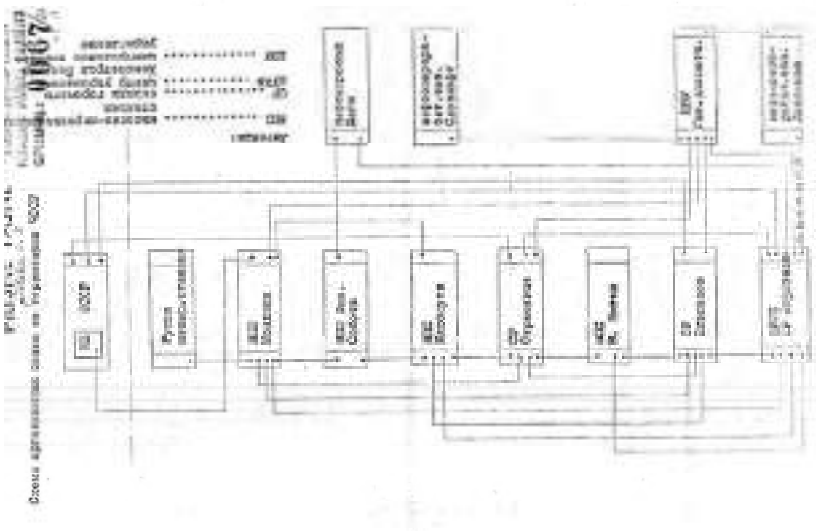
Заместитель Министра
газовой промышленности
С.Ф.Дарьяев

Заместитель Министра
энергетики и электрификации
А.Н.Баландин

Начальник Центрального
управления технического
надзора СССР
генерал-лейтенант
Е.Н.Зверков

Начальник Главного управления
нефтепродуктов
Госкомнефтепродукта СССР
Б.М.Чекмарев

Начальник Второго управления
Госкомнефтепродукта СССР
Г.М.Шалимов



2. Положение о военных комендатурах Министерства обороны СССР и Министерства национальной обороны ЧССР на специальном трубопроводе.

На основании этого документа для каждой военной комендатуры, для каждого должностного лица конкретной совместной военной комендатуры были разработаны функциональные обязанности с учетом возлагаемых задач и особенностей эксплуатационного участка специального трубопровода.

Героический, напряженный труд многотысячных коллективов различных министерств, ведомств и предприятий по созданию специальных трубопроводных систем СССР и ЧССР были высоко оценены Политбюро ЦК КПСС. Из воспоминаний Президента ОАО «АК «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметова: «*...в целях совершенствования организации работы Министерства нефтяной промышленности СССР и Главнефтеснаба РСФСР 5 февраля 1970 г. Совет Министров СССР принял постановление № 96, согласно которому все магистральные нефтепроводы из ведения Главнефтеснаба РСФСР передавались Миннефтепрому СССР. Нефтепровод "Дружба", который после строительства оставался на балансе Мингазпрома СССР, который и являлся строительным подрядчиком, также передавался в ведение Миннефтепрома СССР. Все магистральные нефтепродуктопроводы, находящиеся на территории России, а также вышеуказанные объекты специального назначения (241, 242, 123) и строящийся объект 243, несмотря на то, что располагались на территории Украины и Белоруссии, передавались на баланс Главнефтеснаба РСФСР. Для управления системой*

нефтепродуктопроводов Приказом Главнефтеснаба РСФСР от 13 апреля 1970 г. были образованы первые в стране управления магистральных нефтепродуктопроводов: Уральское УМНПП в г. Уфе и Юго-Западное УМНПП в г. Самаре.

Позднее (в августе 1970 г.) в составе Юго-Западного УМНПП были созданы районные управления: Прикарпатское РУМНП в г. Ровно (Украинская республика и Прибалтийское РУМНП в г. Даугавпилсе (Латвийская республика). В аппарате Главнефтеснаба РСФСР образовалось управление трубопроводного транспорта.

В это время я работал на Никольской бензоперекачивающей станции с наливным пунктом (БПС и НП) в должности старшего инженера — технического руководителя станции. Станция входила в состав Брянского районного нефтепроводного управления, которое, в свою очередь, входило в состав Юго-Западного нефтепроводного управления. В связи с передачей нефтепроводов Миннефтепрому СССР указанные управления были реформированы с образованием Юго-Западного УМНПП (как отмечалось выше), а Брянское РНУ преобразовано в Брянское РУМНП.

На Никольской БПС с НП я проработал к тому времени чуть более 3-х лет (с августа 1967 г. по ноябрь 1970 г.). Руководством Юго-Западного УМНПП мне было предложено назначение главным инженером Прикарпатского РУМНП и предписано выехать для дальнейшей работы в г. Ровно.

В состав районного управления входили:

— объект 242: магистральный нефтепродуктопровод Найтоповичи — Ровно с отводами на нефтебазы и войсковые базы горючего и насосно-перекачивающими станциями 8Н, 2М, 3Р, 4Ч, 5С, наливные станции "Гомель-3" и "Новоград-Волынский" (строящийся);

— объект 123: магистральный нефтепродуктопровод Ровно — Брест (Жабинка) с отводами на нефтебазы и войсковые базы горючего, с наливными пунктами Жабинка и Ковель (строящийся), с защищенными (подземными) хранилищами горючего и насосными станциями (ХГ и НС) № 1/1, № 2/1;

— строящийся объект 243: магистральный нефтепродуктопровод Ровно — Броды — Ужгород (ЧОП) с отводами на нефтебазы и войсковые базы горючего, наливным пунктом "Броды", с защищенными хранилищами и насосными станциями (ХГ и НС) № 1К, № 1/1, № 2/1.

Первое ознакомление с вышеперечисленными объектами произвело на меня неприятное впечатление из-за их крайне низкого технического состояния эксплуатации. Было видно, что они были приняты в эксплуатацию, заполнены нефтепродуктом (кроме строящихся участков), а фактически не эксплуатировались и не использовались. Работникам нефтепровода "Дружба" это было не нужно и не интересно. Они знали, что в перспективе хозяевами этих объектов будут другие!.. Передача объектов с баланса на баланс произошла, по сути, формально. Оснащение планово-профилактических и аварийно-ремонтных работ было нулевое.

В качестве аварийно-ремонтной техники были переданы несколько «раритетных», изношенных до предела автомобилей типа ЗИС-5 и ГАЗ-51. Запасных частей и фондов для их получения не передавали. Оборудование и технику ремонтировать было нечем. Обслуживающий персонал на каждой станции состоял из нескольких человек, которые больше выполняли функции сторожей, а не специалистов по техническому обслуживанию. Функции технического надзора за строящимися объектами практически не осуществлялись. Все эти проблемы предстояло решать коллективу Прикарпатского РУМПП в первые годы существования, и они были решены успешно.

Другой большой проблемой была передача уже принятых в эксплуатацию защищенных (подземных) насосных станций и резервуарных парков (хранилищ горючего) войсковым частям Минобороны СССР. Передача должна была осуществляться в режиме "под ключ", но так как прежние хозяева не занимались техническим обслуживанием и эксплуатацией этих сооружений, все, естественно, обветшало, и требовались полное восстановление и наладка оборудования и систем. Подземные резервуары — металлические обечайки — "сигары" в железобетонной оболочке диаметром 6 м и длиной "сигары" 55 м — были запроектированы с применением типового проекта подземных хранилищ для воды.

Кольцевые швы "сигар" сварены снаружи односторонней сваркой, внутренние швы были только "прихвачены".

Грунтовые воды фильтровались через ж/б оболочку, и под статическим давлением этой воды при опорожнении резервуара образовывались "хлопуны" в обечайке "сигары". Резервуары теряли герметичность, их нужно было ремонтировать путем сплошной электросварки внутренних кольцевых швов. При полной дегазации "сигар" между обечайкой и ж/б корпусом, где часто находились пустоты (некачественная заливка бетона), в них накапливалось взрывоопасное топливо. Никаких инструкций, правил и регламентов ремонта не было в природе. Поэтому приходилось "изобретать" всякие конструкции и методы для ремонта, работать под постоянным риском взрыва. Во время сварочных работ в резервуаре вместе с ремонтниками приходилось постоянно присутствовать мне как главному инженеру управления, или техническому руководителю станции. В противном случае ремонтники отказывались работать в резервуаре. Так или иначе, но до конца 1970 г. и середины 1971 г. все резервуары ХГ и НС № 1/1 и № 2/1 объекта 123 были отремонтированы, выполнены восстановительные и наладочные работы, и объекты были сданы "под ключ" войсковой части.

На других защищенных станциях и складах горючего, которые находились в стадии строительства, были внесены конструктивные изменения, и они впоследствии были в достаточной мере герметичны.

Касаясь вопроса передачи объектов "под ключ" войсковым частям, вспоминаю один наглядный случай.

Летом 1971 г. приказом по Главнефтеснабу РСФСР я был назначен председателем государственной комиссии по приему в эксплуатацию и сдаче на баланс войсковой части, расположенной в г. Жабинке Брестской области, топливопровода специально назначения.

Трасса топливопровода начиналась с ХГ и НС № 2/1, расположенной в районе населенного пункта Пружаны Брестской области, проходила через заболоченные участки Беловежской пущи до войсковой части в городе Свислочь Гродненской области. Диаметр топливопровода 377 мм, протяженность трассы около 100 км. Генеральный подрядчик строительства в лице начальника строительного управления № 15 объединения "Укрнефтегазстрой" из г. Бреста, получив приказ Главнефтеснаба РСФСР, бурно атаковал меня с требованием подписать акт Госкомиссии. Это был крайне напористый, я бы даже сказал, нахальный тип. Его фамилия (помню до сих пор) — Нудельман. Мы находились в кабинете командира войсковой части в г. Жабинке полковника Серегина. Я просмотрел весь пакет документов у Нудельмана: исполнительскую документацию, акты скрытых работ, акт рабочей комиссии и прочее.

Все документы были в порядке, и даже акт государственной комиссии был подписан всеми членами, кроме председателя комиссии и представителя войсковой части полковника Серегина. Я спросил у полковника, будет ли он подписывать акт, ведь эксплуатировать трубопровод придется им. Полковник, хитро улыбнувшись, ответил, что подпишет акт только тогда, когда из трубопровода будет полностью вытеснена опрессовочная вода путем запуска шарового разделителя и заполнения трубопровода топливом. Причем, как выразился полковник, "шаровой разделитель должен пройти и прибыть на конечный пункт целехоньким в контакте вода — топливо". Нудельман тут же стал показывать акты продувки и промывки трубопровода и убеждать, что трубопровод чистый абсолютно и готов к эксплуатации. Я сказал, что мне нужно подумать, мы расстались на этом. На другой день я "инкогнито", никого не извещая, поехал по трассе трубопровода и разговаривал с бригадами строителей, которые наводили последние "марафеты" по трассе.

Строители меня приняли за их нового мастера и выложили мне все, что у них накипело.

Конечно, вид у меня был соответствующий, одет в простую спецодежду, возраст всего 26 лет, на стареньком автомобиле ГАЗ-69. Из этих бесед я узнал главное — при строительстве трубные плети волокли по болотам, трубами черпали грязь, продувкой вообще не занимались, а промывка была чисто формальной: "в час по чайной ложке".

Вернувшись с трассы, я созвал госкомиссию и провел ее заседание, на котором заявил, что считаю трубопровод не готовым к эксплуатации и что вынужден назначить комплекс работ по очистке внутренней полости. Представители войсковой части одобрили это решение, а строители возмутились и заявили, что это

произвол. А начальник строительного управления Нудельман заявил, что он будет жаловаться в инстанции и подаст судебный иск. Я ему ответил: "Ради бога — подавайте иск, только Вы реально можете превратиться из истца в ответчика..." Жалобы в инстанции последовали, и я почувствовал серьезнейшее давление на себя вплоть до угроз. Так, заместитель начальника Главнефтеснаба РСФСР И. Т. Зоненко, который отвечал за строительный комплекс, стал угрожать мне увольнением с должности. Я ему ответил дерзко: "Иван Тимофеевич, не Вы меня назначали и не Вам меня увольнять, и если даже добьетесь моего увольнения, я буду только рад этому. У меня согласия на назначение никто не спрашивал, и на мое место (в сложившихся обстоятельствах) вряд ли кто из здравомыслящих специалистов согласится..."

Тем не менее, И. Т. Зоненко пожаловался начальнику Главнефтеснаба РСФСР И. М. Торочкову, на что тот ответил: "Правильно он делает, больше бы нам таких требовательных специалистов, тогда бы нам не приходилось после строителей подчищать их недоделки".

Получив такую неожиданную поддержку, я оперативно подготовил комплексную программу очистки, гидравлических испытаний и заполнения топливом трубопровода. В нем были предусмотрены: технология, технические средства и ресурсы, ответственные лица и организации.

В резервуарах хранилища горючего и насосной станции № 2/1 было достаточное количество воды после завершения ремонтных работ и гидроиспытаний. Пусконаладочные работы в подпорной и магистральной насосных станциях завершались.

Для осуществления пропуска по трубопроводу очистных устройств, их сопровождения и обнаружения мест их застревания (в чем я практически не сомневался) я попросил командировать группу специалистов из Московского специального конструкторского бюро СКБ "Транснефтьавтоматика", с которыми мне прежде приходилось неоднократно проводить такие работы. Когда эта группа прибыла, в камеру запуска очистных устройств ХГ и НС № 2/1 заложили шаровой разделитель с датчиком обнаружения, включили подпорную и магистральную насосные, начали процесс прокачки воды. Где-то через час произошла закупорка, специалисты СКБ "ТНА" сообщили: разделитель остановился на 4-м км трассы.

Бригада строителей вырезала в этом месте "катушку" длиной 8 погонных метров, сплошь забитую грунтом, куском шпалы, мотком проволоки и камнями. Я отправил телеграммы во все инстанции. Стало всем ясно, что процесс очистки будет долгим. В действительности этот процесс длился чуть меньше года, с некоторыми перерывами. Закупорки происходили через каждые 5—8 км. Строители покорно вырезали катушки... После завершение очистки, летом уже 1972 г., провели гидроиспытания на прочность и заполнение трубопровода топливом. Причем шаровой разделитель поступил на конечный пункт именно в контакте

вода — топливо. Акт Госкомиссии был подписан одновременно с актом передачи топливопровода на баланс войсковой части.

Я тогда заявил строителям, что за такое отношение к строительству не только специальных, но и обычных гражданских трубопроводов во времена И. В. Сталина — безоговорочно ставили бы к стенке... Мое высказывание о том, что отныне ко всем сооружениям и участкам спецобъектов 123 и 243 требования будут именно такими, было доведено до сведения высшего руководства объединения "Укрнефтегазстроя", и это значительно укрепило позицию Прикарпатского РУМНП, как заказчика, в последующей работе.

Большую помощь нашему управлению в повышении требовательности к качеству строительно-монтажных работ на особо сложных участках трубопроводной магистрали в горной местности Карпат оказывал начальник службы электрохимической защиты сооружений Юго-Западного УМНПП Михаил Трофимович Казначейский. Когда мы с ним выезжали на трассу трубопровода, в строительных бригадах начинался настоящий переполох и ажиотаж. Они прекрасно знали, что нас невозможно было уговорить (подкупить, подпоить), чтобы мы пошли на некоторые уступки. У нас был железный аргумент: строим объекты специального назначения, и этим сказано все. Несмотря на множество объективных сложностей, таких как: большие перепады высот, оползневые явления, скальный грунт, множество переходов через балки, овраги, горные реки, шоссейные и железные дороги и пр., планку надлежащего качества работ нам удалось поднять и удержать. Иногда приходилось принимать серьезные и ответственные решения, к примеру: в районе села Соль у горного перевала, на "полке", сформированной на склоне горы для прокладки трубопровода, при разработке траншеи взрывным способом (скальный грунт) огромная площадка лесного массива вместе с грунтом сползла вниз на 700 метров, перекрыв проходящую у подножия горы железнодорожную магистраль направлением на ЧССР. При расследовании был выявлен просчет геологов и проектировщиков. Пришлось подключать специализированный научно-исследовательский институт, спроектировать и выполнить целый комплекс противоползневых мероприятий».

Такова была практика строительства трубопроводов, которая медленно, но уверенно преодолевала отставание этого сектора нашей экономики от ведущих западных стран. С созданием специальной трубопроводной системы СССР — ЧССР наше государство (Минобороны) резко сократило отставание от возможностей стационарной трубопроводной сети стран НАТО. Мы приблизились к их пунктам выдачи горючего. А самое главное — появилась гарантированная возможность вдвое сократить дефицит транспортных возможностей подачи горючего к западным границам СССР и далее на территорию Восточной Европы за счет расчетной суточной производительности этой системы — 20 тыс. тонн.

Глава IV. Характеристика некоторых показателей (государства, цифры – по тексту)

В начале 80-х годов прошлого столетия модно и резонно было сравнивать развитие различных отраслей транспорта, промышленности, вооружения СССР и США. Эта тенденция распространилась и на стационарные нефтепродуктопроводы, и это вполне обоснованно.

Масштабы развития сети нефтепродуктопроводов в нашей стране в начале 1980-х годов были относительно невелики, о чем свидетельствовал удельный вес их в перевозках и грузообороте нефтепродуктов всеми видами магистрального транспорта.

Из 42-х действовавших нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) только 21 имел в то время выходы к потребителям по трубопроводам.

Медленное развитие нефтепродуктопроводного транспорта увеличивало загрузку железнодорожного транспорта в целом и повышало грузонапряженность отдельных железнодорожных линий и узлов (выходы с Горьковского, Уфимского, Рязанского, Кременчугского, Лисичанского, Полоцкого, Омского и др. НПЗ). В результате объем перевозок и грузооборот железнодорожного транспорта по нефтепродуктам рос как в абсолютном, так и в относительном исчислении.

Перевозка значительного количества нефтепродуктов железнодорожным транспортом, как показывали расчеты, приводило к ежегодному перерасходу средств только на транспортные расходы не менее чем 400 млн руб.

Кроме того, очень высокая загрузка многих ж/д узлов, таких как Уфимский, Горьковский, Куйбышевский, Саратовский, Московский, Волгоградский и ряд других, а также систематическая недоподача вагонов-цистерн под налив нефтепродуктов создавали серьезные проблемы в работе железнодорожного транспорта и, как следствие, приводили к неполному и несвоевременному обеспечению народного хозяйства нефтепродуктами.

Так, например, только в 1980 г. МПС СССР недопоставило для перевозки нефтепродуктов 155,9 тыс. вагонов-цистерн. В связи с этим потребители многих районов страны недополучили около 7,8 млн тонн нефтепродуктов. По данным Института комплексных транспортных проблем (ИКТП), ущерб от неритмичной работы железнодорожного транспорта составил около 0,38 млн руб. на 1 млн тонн перевозимого груза или 100 млн руб. в год.

Объем производства нефтепродуктов по всем НПЗ страны и вывоз их магистральными видами транспорта в 1980 г. составил:

– объем производства нефтепродуктов – 467,4 млн т;

– в том числе АБ и ДТ – 177,3 млн т (из них для технических нужд – 14,6 млн т);

– местная сдача – 54,3 млн т;

– вывоз магистральными видами транспорта, млн т /% – 398,5/100;



Министр Миннефтехимпрома СССР В. С. Федоров, Маршал Советского Союза С. К. Куркоткин и генерал-полковник В. В. Никитин среди ветеранов Великой Отечественной войны, сотрудников Миннефтехимпрома СССР. 1981 г.



Доставка ГСМ железнодорожным транспортом

– трубопроводным транспортом, всего млн т /% – 52,56/13,2;

– в т. ч. АБ и ДТ, млн т /% – 47,2/11,8;

– ж/д транспортом, всего млн т /% – 31,74/78,2;

– в т. ч. АБ и ДТ, млн т /% – 108,0/27,1;

– водный транспорт, всего млн т /% – 37,7/8,6.

Таким образом, суммарный годовой ущерб народного хозяйства от недостаточного уровня развития нефтепродуктопроводного транспорта был оценен не менее чем в 500 млн руб.



Схема железных дорог СССР

По состоянию на 01.01.1981 г. в нашей стране эксплуатировалось 13,8 тыс. км нефтепродуктопроводов, из них 12,0 тыс. км магистральных.

Основные показатели, характеризующие динамику и достигнутый уровень нефтепродуктопроводного транспорта, представлены в таблице.

Динамики развития сети нефтепродуктопроводов в СССР

Таблица 9

Показатель/годы	1960	1965	1970	1975	1980
1. Протяженность, всего, км	4233	5411	7560	11351	13482
в том числе:					
магистраль, км	4082	5217	7020	10403	11662
отводы, км	151	194	540	948	1820
2. Средний диаметр, мм	393	415	412	413	406
3. Объем перекачки, млн т	16,3	23,7	28,4	47,92	52,5
4. Грузооборот, млрд км %	11,0 100	18,2 165	22,5 205	27,19 247	38,4 350
5. Количество подключенных нефтебаз, ед.	42	49	61	80	132

Справка
о ходе строительства нефтепродуктопроводов СССР по пятилеткам
(была доложена В. В. Никитину В. М. Уваровым 06.02.1975 г.)

Таблица 10

Годы	Протяженность, км	Маршрут
До 1945 г.	937	Грозный – Трудовая
1945–1950 гг.	0	строительства не было
1951–1960 гг.	1087	Салават – Уфа – Петропавловск
	1363	Ишамбай – Уфа – Омск
	690	Омск – Новосибирск (Сокур)
	3.140	
1961–1970 гг.	1135	Куйбышев – Орел – Брянск
	251	Орел – Унеча
	614	Унеча – Ровно
	314	Ровно – Брест
	54	Ровно – Брод
	201	Калтасы – Камбарка
	2.569	

1971–1975 гг.	230	Хашури – Батуми
	45	Уфа – Калтасы
	110	Кириши – Ленинград
	383	Рязань – Москва
	528	Полоцк – Вентспилс
	525	Московское кольцо (Западная часть)
	439	Унеча – Орша – Полоцк
	174	Броды – 174 км (1-К)
	116	Кременчуг – Лубны
	2.550	

Всего действующих на 01.01.1975 г. – 9196 км.
Кроме того, планировалось на 1975 г. – 1500 км,
на 01.01.1976 г. – 10696 км.

Министерство обороны СССР (ЦУРТГ МО) постоянно контролировало проектирование, строительство и эксплуатацию стационарных магистральных нефтепродуктопроводов через трубопроводный отдел Центрального управления, представителей Минобороны в территориальных управлениях нефтепродуктопроводного транспорта. Поэтому новое строительство осуществлялось только с учетом интересов Минобороны. Например:

«Магадан – Палатка – Атка» (1972–1974)

Планировалось:
- а) ввести в 1973 г.
  - – 89 км основной линии + 38 км отводов
  - – 1 НС – головную и здесь же емкостей на 30000 м³
  - – наливную стацию в Палатке
- б) ввести в 1974 г.
  - – 118 км основной магистрали
  - – НС – 2 шт. в районах
  - – наливную станцию в Атке

Общая протяженность – 207 км
Производительность – 0,4 млн тонн в год (1,1 тыс. т/сутки)

в том числе
- АБ – 0,16 млн т/год
- ДТ – 0,24 млн т/год

в) в 1975 г.
- – окончание внутриплощадочных работ

Обратите внимание на один «листок» из рабочей тетради «неизвестного» офицера-исполнителя, который так старательно и со знанием дела зафиксировал основные цифры по строительству трубопроводов в текущей пятилетке.

Основные технико-экономические показатели нефтепродуктопроводной сети за 1960–1980 гг.

Таблица 11

Показатель/годы	1960	1965	1970	1975	1980
1. Протяженность, всего, км	4233	5411	7560	11351	13482
2. Проектная мощность, млн т	23,3	30,2	38,0	66,78	74,27
3. Объем перекачки, млн т	16,3	23,7	28,4	47,92	56,13
4. Грузооборот, млрд т/км	11,0	18,2	22,5	27,19	38,4
5. Коэффициент загрузки сети	0,70	0,78	0,75	0,72	0,76
6. Средняя дальность перекачки, км	675	768	792	567	684
7. Количество подключенных нефтебаз, ед.	42	49	61	80	132
8. Основные фонды, млн руб.	180,2	261,0	333,2	514,7	640,6
9. Фондоотдача, ткм, руб.	61,8	69,1	67,5	52,8	59,9
10. Эксплуатационные расходы, млн руб.	213,5	30,7	32,3	46,7	73,0
11. Себестоимость перекачки, коп./100 ткм	19,5	16,9	14,4	17,1	19,0
12. Численность обслуживающего персонала, чел.	Нет данных		5676	6279	8555
13. Производительность труда, тыс. ткм/чел.	–	–	3964	4330	4491
14. Прирост проектной мощности по пятилеткам, %	–	30	26	76	11

Самая низкая загруженность действующих трубопроводов в то время была: Хашури – Батуми – 46%; Надворная – Сопов – 58%; Кременчуг – Лубны – Киев – 37%.

Одной из причин повышения себестоимости перекачки в X пятилетке явился ввод новых НПП: Грозный – Ростов, Уфа – Западное направление, Рязань – Москва и кольца вокруг Москвы, Кременчуг – Кировоград и Лисичанск – Нижнеднепровск (последний был введен в конце пятилетки, а перекачка по нему начала осуществляться в XI пятилетке), загрузка которых в этот период колебалась от 11% до 69%.

Количество подключенных нефтебаз за период 1960–1980 гг. возросло в 3,1 раза. Однако плотность подключений их (количество нефтебаз на 100 км магистрали) в среднем оставалась на прежнем уровне. Это объяснялось тем, что, в первую очередь, строилась магистраль, а подключение нефтебаз осуществлялось на последующих этапах строительства.

Следует отметить, что, несмотря на значительные преимущества трубопроводного транспорта перед железнодорожным (бóльшая надежность, высокая производительность труда, снижение транспортных расходов и т. д.), строительство нефтепродуктопроводов велось все-таки низкими темпами. Так, в X пятилетке план строительства был выполнен только на 56% (по плану — 4233 км, фактически построено — 2357 км).

Нефтепродуктопроводная сеть США представляет мощный и технически развитый вид транспорта. Развитие трубопроводного транспорта связано с увеличением потребления жидкого топлива, а также равномерным размещением нефтеперерабатывающей промышленности.

В начале 1980-х гг. в США производство нефтепродуктов осуществлялось на 264 НПЗ (в СССР — на 42 НПЗ).

Производство основных нефтепродуктов в США характеризовалось следующими показателями (млн тонн):

Таблица 12

Год	Всего	Авиационный бензин	АБ	ТРД	Керосин	Дистилляты	Мазут	Смазочные масла
1975	525,4	1,6	279,9	38,5	7,1	129,0	61,3	8,0
1976	563,8	1,6	294,4	40,6	7,2	142,8	68,6	8,8
1977	612,5	1,6	301,9	44,4	8,0	159,0	88,4	9,2

Кроме собственного производства, США ввозят в страну значительный объем нефтепродуктов, экспортируя более 14% от объема импорта. Общий объем экспорта и импорта в 1978 г. составил соответственно: экспорт — 14,4 млн тонн в год, импорт — 106,3 млн тонн в год. Объем потребления нефтепродуктов в США составил в 1977 г. — 706,7 млн тонн.

Протяженность основных действующих магистральных нефтепродуктопроводов США по состоянию на 01.01.1981 г. составила 119,8 тыс. км.

Большинство магистральных нефтепродуктопроводов США объединены в крупные комплексные системы. Крупнейшей продуктопроводной системой является американский нефтепродуктопровод «Колониэл», по которому транспортируются нефтепродукты с 10 НПЗ, находящихся на побережье Мексиканского залива, в Нью-Йорк и другие города восточных штатов США.

Система «Колониэл» включает нефтепродуктопроводы диаметром до 914 мм, общей протяженностью (на начало 1979 г.) — 6700 км, а объем перекачки составляет до 330 тыс. м^3 в сутки (90 млн тонн в год). По нефтепродуктопроводам перекачивается 118 сортов нефтехимических продуктов. Система имеет 28 отводов к водным перевалочным базам и обеспечивает подачу продуктов на 281 распределительную нефтебазу. В эксплуатации находятся 80 перекачивающих станций, 3,82 млн м^3 резервуарных парков. Последовательная перекачка нефтепродуктов контролируется и осуществляется автоматизированной системой управления с широким применением электронно-вычислительной техники.

Другой крупной американской системой являлся продуктопровод «Плантейшн», который проходит от города Батон-Руж (штат Луизиана) до города Гринсборо (штат Северная Каролина) и имеет протяженность с отводами 6027 км, максимальный диаметр 750 мм и пропускную способность свыше 70 млн тонн в год. По трубопроводам транспортировалось 84% нефтепродуктов от объема потребления.

Низкие удельные капитальные вложения при строительстве и затраты при эксплуатации нефтепродуктопроводов обеспечивают высокую рентабельность этого вида транспорта. Эксплуатационные расходы, приходящиеся на долю всех трубопроводов, составляют 1,5% от общих транспортных расходов страны. Одной из заслуживающих внимания эксплуатационных особенностей нефтепродуктопроводов является применение замкнутых систем, позволяющих оперативно маневрировать грузопотоками, вести перекачку в обратном направлении.

Объемы транспортировки нефтепродуктов в США различными видами транспорта

Таблица 13

Вид транспорта	США			
	1975 г.		1978 г.	
	млн тонн	%	млн тонн	%
Всего перевозок, в том числе:	1097,8	100	1302,0	100
трубопроводный	498,6	45,4	602	46,0
железнодорожный	22,1	2,0	24,0	1,9
водный	297,1	27	311,0	24,0
автомобильный	280	25,6	365	28,1

На период 1981—1990 гг. в США планировалось дальнейшее развитие систем нефтепродуктопроводов. В течение этого периода, согласно прогнозам Министерства транспорта США, предусматривалось сооружение 23823 км нефтепродуктопроводов и выделение на осуществление этой цели более 8 млрд долларов.

В некоторых случаях, в связи с увеличением на ряде направлений грузопотоков нефтепродуктов при сокращении потоков газа, некоторые газопроводы переводятся на транспортировку нефтепродуктов. Например, трубопровод протяженностью 1400 км и диаметром 600 мм от Батон-Ружа до Форд-Лодердейла. Для трубопроводного транспорта США характерны также быстрые темпы его строительства. За 1960—1980 гг. всего было построено 71,9 тыс. км нефтепродуктопроводов. Среднегодовой объем строительства 3,4 тыс. км. В отдельные годы он достигал и значительно больших значений: в 1971 г. — 16,1 тыс. км, в 1973 г. — 5,0 тыс. км.

По протяженности сети нефтепродуктопроводов СССР занимает второе место в мире после США. Однако масштабы развития сети нефтепродуктопроводов в нашей стране были относительно невелики, о чем свидетельствует небольшой удельный вес их в перевозках и грузообороте нефтепродуктов всеми видами магистрального транспорта (13,9%), что примерно в 5 раз меньше по сравнению с аналогичным показателем нефтепродуктопроводного транспорта США. Еще более ярким фактором, характеризующим значительное отставание СССР от США по использованию трубопроводов для транспортировки нефтепродуктов, является разница в их протяженности при относительно близких объемах их потребления.

Из 42 действующих НПЗ СССР только 21 имели в то время выходы к потребителям по трубопроводам. При этом большинство нефтепродуктопроводов страны проходили в основном по территории РСФСР и УССР (соответственно 88,9 и 19,5% от общей протяженности).

За период 1960—1980 гг. общая протяженность нефтепродуктопроводов возросла в целом в 3,2 раза. При этом от пятилетки к пятилетке развитие нефтепродуктопроводной сети шло ускоряющимися (за исключением X пятилетки) темпами. Кроме того, развитие нефтепродуктопроводного транспорта за этот период характеризовалось также изменением его структуры в сторону увеличения удельного веса отводов. Если за период с 1960 по 1980 г. протяженность магистрали увеличилась в 2,9 раза, то отводов в 12,1 раза. Это свидетельствует о возраставшей роли разводящих трубопроводов в нефтепродуктопроводной системе.

Рост грузооборота положительно повлиял на такой показатель, как себестоимость перекачки. Несмотря на колебания данного показателя, по пятилеткам в общем за 20 лет (1960—1980) произошло снижение его с 19,5 до 19 коп./100 км.

Основной причиной повышения себестоимости перекачки в IX пятилетке являлся ввод новых трубопроводов, где этот показатель был значительно выше нормативного.

Сравнительные показатели уровня развития нефтепродуктопроводного транспорта СССР и США

Таблица 14

	США (1978)	СССР (1980)	СССР/США %
1. Объем потребления нефтепродуктов, млн т	736	391,15	3,1
2. Объем перекачки нефтепродуктов по НПП, млн т	602	56,1	9,3
3. Грузооборот, млрд ткм	336,8	38,4	11,4
4. Протяженность сети НПП, км	113,7	13,5	8,4
5. Средняя дальность перекачки, км	559,0	684	122,4
6. Удельный вес НПП в перевозках НП, %	64,2	13,9	21,6
7. То же от объема их производства	62,8	11,8	18,8

В США все 264 действующих НПЗ подключены к системам НПП, что позволяет не только использовать надежный и экономичный вид транспорта, но и легко маневрировать ресурсами различным НПЗ. В отличие от СССР, в США сеть распределительных трубопроводов охватывает почти всю территорию страны, в связи с чем она снабжает нефтепродуктами не только густонаселенные районы, но и районы с невысокой плотностью населения. Основными видами транспорта нефтепродуктов в США являются трубопроводный и автомобильный (74%), в СССР — железнодорожный (74,1%).

Медленное развитие нефтепродуктопроводного транспорта в СССР обусловливало перегрузки железнодорожного транспорта в целом, приводило к серьезным перебоям в поставках нефтепродуктов. Кроме того, недостаточное развитие НПП и отводов от магистралей к нефтебазам на железнодорожном транспорте вынуждало осуществлять большой объем повторных перевозок (примерно 8% от общих перевозок нефтепродуктов).

К началу 1980-х гг. в целом уже сложилась концепция подготовки нефтепроводов и газопроводов для подачи горючего на театры военных действий.

По нефтепроводам в принципе можно перекачивать и горючее, но для перевода их на перекачку АБ, ДТ и ТРД необходимо было провести комплекс подготовительных работ, связанных, главным образом, с очисткой внутренних поверхностей труб от нефтяных отложений.

Для перевода же газопроводов на перекачку светлых нефтепродуктов требовалась конструктивная их перестройка, для которой нужны были значительные капитальные вложения и продолжительные сроки.

Рассматривая существовавшие методики подготовки нефтепроводов для перекачки светлых нефтепродуктов, можно сказать, что тогда не существовало достаточно надежных, не требующих значительного времени и экономичных способов зачистки от отложений парафина и смолистых веществ. Для сохранения качества горючего в случае перекачки его по НП требовалась промывка (зачистка) трубопровода, что связано со значительным расходом кондиционного перекачиваемого горючего и затратами времени. Так, например, в процессе практической подготовки и заполнения нефтепровода Уфа — Омск протяженностью 1176 км и диаметром 529 мм было загрязнено 25088 т керосина и дизельного топлива, что составляло около 13% от объема трубопровода. Промывка и заполнение этого трубопровода производились в течение 31 суток. Загрязненное смолистыми веществами и парафином в процессе промывки трубопровода горючее можно использовать по прямому назначению только после переработки на НПЗ.

Расчеты показывали, что, если таким же способом произвести перевод на перекачку нефтепровода «Дружба» на участке Куйбышев — Унеча — Мозырь — Броды протяженностью 2000 км и диметром 1020—720 мм, потребовалось бы 52 суток и около 1,3 млн т нефтепродуктов. При этом в пунктах Унеча, Мозырь и Броды нужно было дополнительно иметь резервуарные парки на 1730 тыс. $м^3$ для нефти, смеси нефти и нефтепродуктов, а также для кондиционного горючего.

При подготовке газопроводов для перекачки нефтепродуктов приходилось решать и другие задачи. На газопроводах установлены компрессорные стан-

ции, которые способны осуществлять подачу только сжатого газа. Поэтому для транспортировки по ним нефтепродуктов необходимо было заменить перекачивающие средства и произвести переоборудование технологической оснастки компрессионных станций, что связано с большими капитальными вложениями и значительным временем. Так, согласно техническим расчетам, для переоборудования участка газопровода протяженностью 1700 км и диаметром 1420 мм требовалось не менее трех месяцев, а капитальные затраты на переоборудование компрессорных станций в насосные станции для перекачки нефтепродуктов составили бы около 45 млн руб. В середине 1980-х гг. для расширения сети стационарных нефтепродуктопроводов на отдельных стратегических направлениях предложили использовать газопроводы, переоборудованные для перекачки светлых нефтепродуктов. Это была очень интересная и перспективная работа, которую по заданию ЦУРТГ МО возглавлял начальник 2-го Управления 25-го ГосНИИ полковник В. Е. Бычков, впоследствии доктор технических наук, профессор. В 1984 г. была проведена опытная перекачка горючего по переоборудованному участку газопровода Фастов – Киев. Председателем государственной комиссии по опытной перекачке являлся заместитель председателя Госкомнефтепродукта СССР Н. И. Чинарьян, его заместителем был автор книги. В проекте участвовали представители Мингазпрома СССР, Госкомнефтепродукта СССР, Украины, ряд крупных институтов и заводов. От 25-го ГосНИИ активно работали офицеры В. Е. Бычков, В. М. Михальченков, П. А. Шейко, Г. В. Ворогушин, И. М. Баклагин, Ю. С. Сюзев, И. Г. Данильченко.

Неоднократно были проведены успешные эксперименты на других переоборудованных участках газопроводов, в том числе и по длительному опытному хранению горючего. Подготовлены и утверждены на уровне трех министерств, включая Министерство обороны СССР, организационно-технические мероприятия по использованию реконструированных газопроводов в интересах обеспечения войск горючим на пяти стратегических направлениях. Увы, эта работа, как составная часть создания трубопроводно-складской системы, сегодня забыта. К сожалению, материалы по огромной проделанной работе остались только в архивах. Иногда напоминают об этом авторские свидетельства и проекты документов на выдвижение работы на соискание Государственной премии.

Объемы экспортных поставок нефтепродуктов в страны СЭВ в 1980 г. по видам транспорта (млн т)

Таблица 15

Показатели	Всего	В том числе	
		АБ	ДТ
Венгрия, всего	1,04	0,24	0,80
в том числе по трубопроводу	0,80	–	0,80
по ж/д транспорту	0,24	0,24	–
Польша, по ж/д транспорту	1,37	0,07	1,30
Чехословакия, по ж/д транспорту	0,16	0,08	0,08


СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

№ 1259633

На основании полномочий, предоставленных Правительством СССР, Государственный комитет СССР по делам изобретений и открытий выдал настоящее авторское свидетельство на изобретение:

"Устройство для хранения жидкостей"

Автор (авторы): Базенов Иван Николаевич, Бычков Владимир Егорович, Михальченков Вячеслав Михайлович, Курченков Владимир Григорьевич, Данильченко Игорь Григорьевич, Пеня Константин Георгиевич и Баклагин Игорь Михайлович

Заявитель:

Заявка № 3889153 Приоритет изобретения 13 мая 1985г.

Зарегистрировано в Государственном реестре изобретений СССР

22 мая 1986г.

Действие авторского свидетельства распространяется на всю территорию Союза ССР.

Прямые экспортные поставки нефтепродуктов в ВНР производились по НПП Стальной Конь – Западная граница СССР (Ду – 500 мм) и ответвлению в районе г. Берегова Закарпатской области (Ду – 300 мм) протяженностью 120 км, в том числе по территории СССР – 9 км. Пропускная способность ответвления на ВНР – 1,6 млн т в год. Прием нефтепродуктов производился в промышленных центрах ВНР – Ньирбогдань и Ленинварош (Тисайуварош).

С октября 1977 г. до конца 1980 г. поставка нефтепродуктов по трубопроводу сохранялась в объеме 0,8 млн т ДТ в год. Поставка АБ производилась трубопроводным транспортом до наливных пунктов «Гомель III» и «Новоград-Волынский» и далее по железной дороге.

Несмотря на имеющийся резерв пропускной способности, освоение всего потока нефтепродуктов в ВНР трубопроводным транспортом был нецелесообразен, т. к. разность диаметров магистрали и ответвления снижала скорость потока нефтепродуктов и способствовала значительному смесеобразованию.

Значение транспорта для развития внешнеэкономических связей общепризнано. Обеспечивая внешнеторговый товарооборот, транспорт выполняет функции отдельной отрасти материального производства. Развитие транспорта и уровень организации его работы в значительной степени определяют нормальное функционирование международного сотрудничества. Сложившаяся в процессе становления народного хозяйства страны, транспортная система СССР развивалась и функционировала в 1970-е гг. под все возрастающим влиянием внешнеэкономического сотрудничества и контактов с транспортными системами зарубежных стран.

В обеспечении внешнеэкономических связей, в том числе и в реализации интеграционных мероприятий, участвовали практически все виды транспорта СССР, хотя доли их участия далеко неодинаковы. При этом около 70% общего грузопотока экспортного назначения поступало на железнодорожные наливные пункты для перевалки на железной дороге и завершения перевозки за рубеж. Остальная часть перекачивалась по нефтепродуктопроводам с территории СССР непосредственно на территорию Венгрии.

В перспективе до конца 1980-х гг. намечалось увеличение экспорта нефтепродуктов в ВНР до 1,7 млн т в год, в том числе АБ – 0,6 млн т, ДТ – 1,1 млн т. Освоение указанного грузопотока могло быть обеспечено нефтепродуктопроводным транспортом СССР в полном объеме после осуществления мероприятий по обеспечению перекачки АБ и ДТ. Дальнейшее увеличение пропускной способности НПП по территории ВНР могло быть осуществлено при строительстве промежуточной перекачивающей станции на территории ВНР.

В ПНР нефтепродукты транспортировались по НПП Стальной Конь – Западная граница СССР до наливных пунктов Госкомнефтепродукта РСФСР и далее по железной дороге. Перегруженность железнодорожного транспорта и пограничных переходов обуславливало целесообразность прямых поставок нефтепродуктов в ПНР трубопроводным транспортом. С этой целью было запроектировано строительство ответвления от магистрального нефтепродуктопровода Стальной Конь – Западная граница СССР на участке Ровно – Брест: НПП Жабинка – Малашевичи (Ду – 500 мм) протяженностью 36 км, в том числе 26 км по территории СССР. Проектом предусмотрена перекачка ДТ в объеме 2,5 млн т в год. Пропускная способность проектируемого НПП позволила бы обеспечить экспорт нефтепродуктов в ПНР на перспективу в полном объеме. При необходимости НПП мог быть продолжен по территории ПНР до г. Ченстохова и далее по территории ГДР с сооружением головной и промежуточной насосных станций.

Строительство указанного НПП позволило бы значительно разгрузить наливные пункты и железнодорожные магистрали с одновременным высвобождением вагоно-цистерн и ликвидацией трудоемких работ на перевалочных пунктах и пограничных переходах. К сожалению, этот нефтепродуктопровод так и не был построен.

Экспортные поставки нефтепродуктов в ЧССР осуществлялись по НПП Стальной Конь – Западная граница СССР до наливных пунктов Госкомнефтепродукта РСФСР и далее по железной дороге. Транспорт СССР имел возможность обеспечить перекачку нефтепродуктов в ЧССР. С этой целью необходимо было строительство ответвления в районе г. Перечина Закарпатской области по территории СССР протяженностью 10 км. Однако, учитывая сравнительно небольшой объем экспортных поставок в ЧССР (0,33 млн тонн АБ в год), строительство нефтепродуктопровода на территории ЧССР посчитали нецелесообразным.

Для обеспечения оборонных нужд ЧССР как одной из стран – участников Варшавского договора была предусмотрена возможность поставки нефтепродуктов трубопроводным транспортом. С этой целью и подключили действующий газопровод диаметром 820 мм к магистральному нефтепродуктопроводу Броды – Чоп.

Развитие и совершенствование взаимодействия трубопроводного транспорта стран СЭВ являлось одним из важных условий транспортного обеспечения Объединенных Вооруженных Сил стран Варшавского договора. Только настоятельная инициатива руководства СССР и ЧССР, хотя и затянутая на десять лет, дала большой толчок темпам строительства на территории ЧССР различных трубопроводов и организации их технического прикрытия.

Перечень нефтепроводов и нефтепродуктопроводов, построенных и планировавшихся к строительству в ЧССР

Таблица 16

	Участок	км	диаметр	Суточная производительность (тонн)
Нефтепроводы	Граница СССР – ЧССР – «Словнафт» Братислава	412	500	23600
	Граница СССР – ЧССР – Тупа	273	700	37000
	Тупа – граница ВНР	8,5	400	7440
	Тупа – Нове-Место	405	500	23600
	Нове- Место – Роуднице	78	300	13500
	Роуднице – Мост	66	300	12000
	Нове-Место – Кралупи	65	500	22850
Продуктопроводы	Граница СССР – ЧССР – Велькe-Немчице (газопровод «Дружба»)	484	700	20000
	Велькe-Немчице – Шлапанов	107	500	20000
	«Словнафт» Братислава – Клобоуки	153,8	300	4063
	Клобоуки – Шлапанов	118	200	2590
	Шлапанов – Роуднице	151	200	2100
	Роуднице – Мост	63,4	200	2390
	Роуднице – Мост	63,4	200	2390
	Клобоуки – Лоуков	93	200	2290
	Шлапанов – Табор	88,8	200	2390
	Табор – Бельчице	75	200	2190
	Бельчице – Тршемошна	56,5	150	1400
	Табор – Ческе-Будеёвице	82,5	150	1080
	Мстетице – Кийе	10,5	150	840
	Мстетице – Кийе	10,5	125	840
	Мстетице – Кийе	10,5	100	840
	Мстетице – Кралупи	31,6	200	2600

В ЧССР в шестой пятилетке (1975–1980) предусматривалось построить:

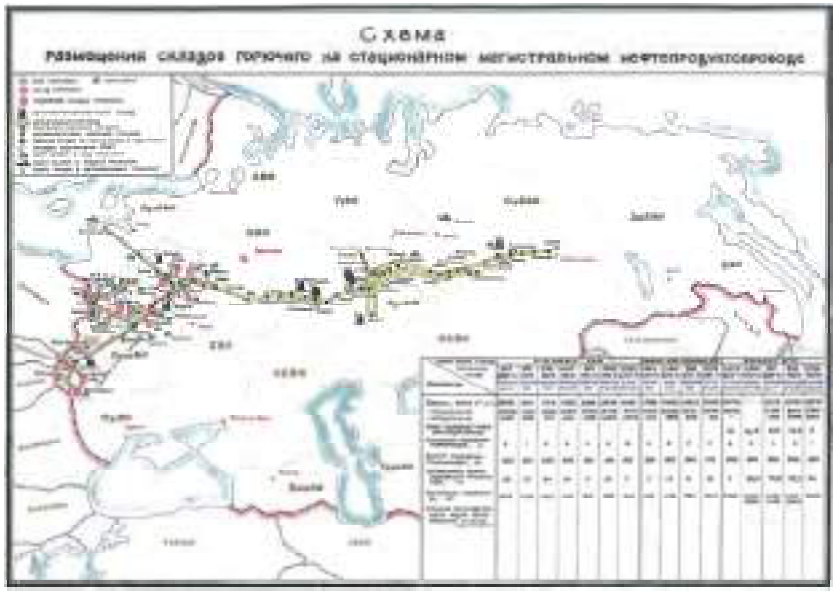
Нефтепровод	Кралупи – Мост	72	500	22850
Нефтепродуктопроводы	Шлапанов – Роуднице	156	500	20000
	Роуднице – Мост	75	300	9000
	«Словнафт» Братислава – Клачани	66	250	3700
	«Словнафт» Братислава – Клачани	66	250	3000
	Мост – Тршемошна	92,7	300	3900
	Крыри – Карловы Вары	46,2	200	2390

Организация технического прикрытия стационарных трубопроводов на территории ЧССР в конце 1970-х – начале 1980-х гг. требовала особого подхода.

Эксплуатацию и текущий ремонт трубопроводов в ЧССР осуществляло народное предприятие (н. п.) «Бензина» своими заводами, расположенными в городах Роуднице, Шаги, Тупа.

Для обеспечения эксплуатации и содержания запасов были созданы мастерские, размещенные на складах н. п. «Бензина» в городах Роуднице, Шлапанов, Лоуков и на перекачивающих станциях нефтепровода Будковице и Тупа – Шаги.

Эти мастерские могли проводить только текущий ремонт, средний и капитальный ремонт обеспечивался другими предприятиями.



Партнеры засомневались…

Во второй половине 1983 г., во время командировки в Прагу, случился один курьез. В этот период проходили плановые переговоры с чехословацкой стороной по вопросам совершенствования эксплуатации специальной трубопроводной системы СССР – ЧССР. В состав делегации СССР, которую возглавлял В. В. Никитин, входили представители Госкомнефтепродукта СССР, Мингазпрома СССР и ЦУРТГ МО.

В первый день пребывания в дружественной стране В. В. Никитина принимали в Министерстве обороны ЧССР. В качестве помощника («носителя папки») В.В. выбрал меня. К министру Вас.Вас. ходил один, я ожидал его в приемной. Пробыл он на приеме минут сорок, вышел какой-то недовольный, и мы пошли к начальнику генштаба ЧНА, который встретил нас в приемной и пригласил в кабинет. Там сидел гражданский товарищ (как я понял потом, он возглавлял контрразведку ЧНА). На русском языке разговаривали все прекрасно.

После протокольных обменов любезностями контрразведчик неожиданно спросил В.В.Н.:

– Скажите, пожалуйста: мы имеем информацию, что ваши спецслужбы и наши «некоторые» специалисты подготовили трубопроводную систему СССР – ЧССР не только для подачи нефтепродуктов, но и для скрытой переправки военнослужащих «спецназовцев».

В.В.Н. на мгновение оторопел, а потом сказал:

– Давайте послушаем по этому вопросу бывшего заместителя командира трубопроводной бригады по вооружению К. Шеина.

Для меня этот вопрос тоже стал неожиданным, но мне уже были знакомы трубопроводы, по которым подают песок, щебень и другие сыпучие грузы, в том числе в различных капсулах. Я ответил:

– В принципе, технически возможно, но для этого нужно подготовить специальный трубопровод, диаметр которого должен быть не менее 800 мм, цельно-проходной, и у насосных станций должны быть байпасные линии с системой задвижек и особые капсулы. А сегодня на нашем специальном трубопроводе всего этого нет. Вы можете посмотреть технологические схемы.

Кстати, такие же вопросы появлялись у военных прокуроров при эксплуатации полевого трубопровода через Амударью в период обеспечения горючим ОКСВ в Афганистане. Они порою задавали загадки специалистам:

– Правда ли, что трубопроводчики ящиками подают водку по трубе в Афганистан?

Ответ, как правило, был один: это невозможно. Труба круглая, малая диаметром, а ящик квадратный или прямоугольный и больших размеров.

Время уже ушло. Справедливости ради надо признаться, что некоторые шустрые «трубачи» умудрялись транспортировать по трубе отдельные бутылки с водкой с оболочке разделителя, а потом на другой стороне уже ловить их и складывать в ящики.

Аварии на трубопроводных трассах, площадках и на перекачивающих станциях н. п. «Бензина» могло только локализовать. Для ликвидации аварий на трассе магистральных трубопроводов были созданы аварийные центры перекачивающих станций № 1 «Будковице», № 2 «Молдава», № 3 «Римавска-Собота»,

№ 4 «Тупа – Шаги», № 5 «Бучани», № 6 «Клобоуки» и на складах госрезерва в Роуднице, Шлапанове и Лоукове. Восстановление поврежденных участков продуктопроводов и нефтепроводов «Бензина» в то время была не в состоянии обеспечить своими средствами. Организационное и материальное обеспечение восстановления поврежденных участков магистральных трубопроводов и насосных станций планировалось на следующую пятилетку.

В составе Чехословацкой Народной армии предусматривалась по штатам военного времени восстановительная рота складов ГСМ и продуктопроводов, которая должна была проводить восстановление поврежденных продуктопроводов и складов. Необходимыми материалами, запасными агрегатами, насосами обеспечивало народное предприятие «Бензина» со своих складов. На трассе продуктопровода находилось 10 складов ГСМ общей вместимостью 503 тыс. м^3. Емкость отдельных складов показана на карте (с. 98).

ЧНА имела 4 комплекта полевого магистрального трубопровода ПМТ-150 и ПМТ-200 общей протяженностью 600 км. В дальнейшем, к 1983 г., начальник службы горючего ЧНА генерал-майор Зденек Горак убедил В. В. Никитина в том, что для технического прикрытия необходимо передать ЧНА установленным порядком 2 комплекта ПМТП-150, чтобы сформировать кадрированную трубопроводную бригаду.

Таким образом, нашими специалистами, совместно с партнерами по Варшавскому договору, делалось все для того, чтобы обезопасить свои границы путем содержания боеготовых соединений и частей, в том числе и по линии Службы горючего.

Схема объединенной трубопроводной системы стран Варшавского договора



Глава V. Формирование основы для создания специальной сети нефтепродуктопроводов

К началу 1980-х гг. трубопроводный транспорт стал развиваться наиболее высокими темпами, что обуславливалось возрастающими объемами добычи нефти, производства нефтепродуктов и их потребления, а также более надежным и экономичным способом транспортировки горючего от НПЗ в районы наибольшей концентрации войск (сил).

Характеристика нефте- и нефтепродуктопроводов государств Варшавского договора (1978)

Таблица 17

	НРБ	ВНР	ГДР	ПНР	СРР	СССР	ЧССР	Итого
1. Протяженность, км	409	1821	1301	1851	2915	63664	1469	73430
2. Перекачено, млн т	2,5	15,4	40,2	41,1	21,2	589,0	21,1	730,5
3. Грузооборот, млрд ткм	1,2	3,1	4,7	16,8	4,7	1049,1	9,8	1089,4
4. Доля трубопроводов в общем объеме перевозок, %	1,6	7,8	3,6	3,6	3,4	18,6	9,8	15,0

По сравнению с 1960 г. протяженность трубопроводов увеличилась почти в 4 раза, нефти и горючего перекачивалось в 5 раз больше, а грузооборот возрос в 21 раз. По удельному весу в общем грузообороте трубопроводный транспорт вышел на третье место, уступив железнодорожному и морскому транспорту.

Уже не надо было никого убеждать в том, что трубопроводный транспорт становился самым надежным средством для подачи горючего группировкам вооруженных сил, действующим на театрах военных действий. Он обладает большой мощностью и высокой степенью живучести. Нефтепродуктопровод диаметром 500 мм обеспечивает перекачку около 20 тыс. тонн горючего в сутки, что соответствовало суточной потребности самого крупного объединения, действовавшего на главном направлении в стратегической операции на континентальном театре военных действий. Применение трубопроводов в значительной мере высвобождало пропускную и провозную способность железных дорог и автотранспорта.

Простейшие расчеты показали, что транспортировка горючего по трубопроводу в 2–3 раза дешевле перевозки его железнодорожным транспортом, меньше требуется обслуживающего персонала.

Сложились уже обоснованные, объективные оперативно-стратегические задачи по развитию стационарных трубопроводов, которые состояли в следующем:

– обеспечить среднесуточную подачу горючего из Тыла страны в следующие районы (тыс. тонн): советское побережье Балтики – 5, восточные районы

ГДР – 30–35, центральную часть ЧССР – 15, западные районы ПНР – 10, центральные районы ВНР – 10, северную часть НРБ – 15, южные районы СРР – 5, северное побережье Черного моря – 5;

– построить от стационарных магистральных трубопроводов ответвления в районы развертывания тыловых баз, места массовой дозаправки войск, выдвигаемых на театры военных действий, в военно-морские базы и крупные порты, в районы аэродромных узлов;

– обеспечить надежную защиту трубопроводов, перекачивающих станций и емкостей от ракетно-ядерных и авиационных ударов противника;

– создать надежную диспетчерскую связь вдоль трасс магистральных трубопроводов;

– стационарные продуктопроводы через каждые 100–150 км должны иметь устройства для подключения полевых магистральных трубопроводов;

– иметь в резерве необходимое количество труб, перекачивающих станций и других технических средств, а также предусмотреть формирование специальных подразделений для проведения аварийно-спасательных и восстановительных работ в военное время.

Эти установки не были окончательными, поскольку имелись интересные мысли и идеи на будущее.

В перспективе целесообразно было решить проблему развития трубопроводного контейнерного транспорта. Этот вид транспорта представляет собой транспортные трубопроводы, в которых в потоке воздуха, создаваемом воздуходувными станциями, перемещаются со скоростью 50–60 км/ч контейнеры с материальными средствами на колесах, одиночные или объединенные в составы. На начальных и конечных участках трубопроводов необходимо предусматривать развертывание погрузочно-разгрузочных станций и автоматических устройств управления. Такие трубопроводы могут быть наземными и подземными, двух и более трубные, протяженностью 50–1000 км.

В народном хозяйстве такой транспорт уже действовал и давал большой экономический эффект, например, при подаче угля, песка и т. д. По сравнению с автомобильным транспортом производительность трубопроводных контейнеров выше в 16–17 раз.

Таким образом, комплексное развитие и заблаговременная подготовка всех видов транспорта государств – участников Варшавского договора по основным направлениям должны были осуществляться с учетом оперативно-стратегических требований, предъявляемых как к транспортной системе союзных стран в целом, так и к отдельным видам транспорта.

Важнейшими оперативно-стратегическими задачами на перспективу являлись:

– создать к 1990 г. единую транспортную систему государств – участников Варшавского договора, включающую коммуникационные направления;

– обеспечить потребности в перевозках войск (сил), грузов в полном объеме и в установленные сроки;

– добиться живучести транспортной системы и ее устойчивого функционирования в условиях войны с применением ракетно-ядерного оружия;

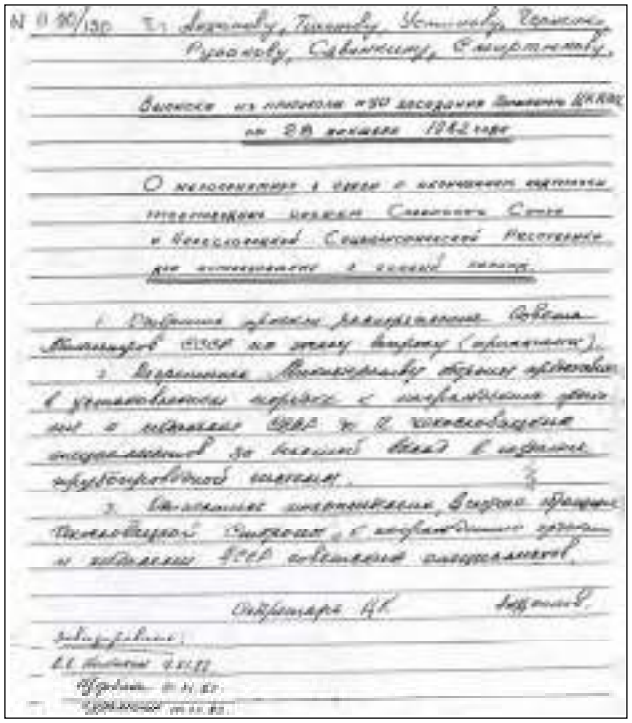
– обеспечить высокую постоянную готовность транспорта к выполнению задач военного времени;

– предусмотреть надежное техническое прикрытие важнейших коммуникаций и транспортных объектов;

– обеспечить устойчивое управление воинскими перевозками.

В целях выполнения этих задач необходимо было осуществить: дальнейшее повышение пропускной и провозимой способности железных и автомобильных дорог, водных путей и воздушных трасс; повышение скоростей и темпов перевозок; строительство новых и реконструкцию существовавших дорог, портов, трубопроводов и внедрение большегрузных контейнеров; оснащение транспорта эффективными погрузочно-разгрузочными механизмами, автоматизированными системами управления и средствами связи; координацию работы различных видов транспорта при передаче войск и грузов с одного вида транспорта на другой; всемерное внедрение достижений науки и техники и другие мероприятия.

Справедливости ради следует признать, что руководство СССР, Политбюро и ЦК КПСС очень ответственно относились к решению государственной задачи – строительству нефтепродуктопроводов. Об этом красноречиво свидетельствует извлечение из правительственного документа под названием (только один пункт № 8) «Мероприятия по выполнению поручения ЦК КПСС



Черновик проекта постановления Политбюро ЦК КПСС, 1982 г.

от 18 февраля 1981 г. № П 237/35 “О топливно-энергетическом обеспечении обороны страны”». Это касалось только стационарных нефтепродуктопроводов. В других пунктах ставились задачи по всем иным вопросам (аспектам, отраслям) нефтепродуктообеспечения страны с учетом интересов Минобороны. Такое решение было принято ранее на заседании Политбюро ЦК КПСС (протокол № 203 от 10 июля 1980 г.).

«Утверждаю»
Н. К. Байбаков
7 августа 1981 г.

Мероприятия
по выполнению поручения ЦК КПСС от 18 февраля 1981 г. № П 237/35
«О топливно-энергетическом обеспечении обороны страны»

Пункт 8

– *Проблема:*	*Строительство нефтепродуктопроводов в интересах страны.*	
– *Мероприятия:*	*Предусматривать максимальное совмещение при строительстве нефтепродуктопроводов для народного хозяйства с требованиями обороны страны.*	
– *Поручения:*	*1. На 11-ю пятилетку перечень предусмотренных строительством нефтепродуктопроводов согласован с Минобороны.* *2. Поручить отделу нефтяной и газовой промышленности, отделу транспорта, институту ИКТП и другим заинтересованным отделам согласовать с Минобороны перечень нефтепродуктопроводов, намечаемых к строительству на 12-ю пятилетку и до 2000 г. с учетом реальных экономических возможностей народного хозяйства по выделению капитальных вложений труб и объемов строительно-монтажных работ.*	
– *Исполнители, сроки исполнения:*	*Отдел нефтяной и газовой промышленности совместно с заинтересованными отделами Госплана СССР до 1.1.1982 г.*	
– *Подписали:*	*А. М. Лалаянц* *2 июля 1981 г.*	*С. К. Куркоткин* *16 июня 1981 г.*

Это был базовый (опорный) документ, в том числе и для Службы горючего, авторитет которой в вышеперечисленных органах был высочайшим. Этому, конечно, способствовало и то, что Министр обороны СССР, как правило, был членом Политбюро ЦК КПСС, а его заместитель по Тылу – членом ЦК КПСС.

В ЦУРТГ МО под руководством В. В. Никитина трудились в ту пору настоящие профессионалы, которые на научной основе и исходя из практики обосновывали соответствующие требования и формировали проекты документов.

Требования Министерства обороны СССР к развитию топливно-энергетического комплекса Советского Союза на период до 1990 г. и далее до 2000 г. были одобрены Постановлением ЦК КПСС от 18 февраля 1981 г. № П 237/35 (О топливно-энергетическом обеспечении обороны страны).

Потребности МО в строительстве нефтепродуктопроводов на период до 1990 г. и далее до 2000 г.

Таблица 18

№ п/п	Наименование трасс нефтепродуктопроводов	Диаметр (мм)	Протяженность (км)	В том числе на период, гг.		
				1981–1985	1986–1990	до 2000
1	2	3	4	5	6	7
1	Ангарск – Улан-Удэ – Чита	500	1200	1200		
	ответвления:					
	– Улан-Удэ – Наушки –	400	220	220		
	Чита – Шерловая	400	350	350		
2	Ярославль – Обозерская – Мурманск	400	1790	790	1000	
3	Чимкент – Джамбул – Фрунзе – Алма-Ата – Талды-Курган	400	1189		1189	
4	Баку – Хашури	500	857	857		
5	Павлодар – Семипалатинск – Усть-Каменогорск	350	692	692		
6	Ачинск – Минусинск – Кызыл	350	885		855	
7	Новосибирск – Барнаул – Бийск	350	436		436	
8	Мичуринск – Унеча – Ровно (2 линия)	500	1200		600	600
9	Херсон – Одесса – Рени	500	545		545	
10	Ярославль – Московское кольцо	400	250			250
11	Горький – Московское кольцо	400	450			450
12	Ярославль – Кириши	500	600			600
13	Сызрань – Саратов – Волгоград – Трудовая	500	680			680
14	Полоцк – Брест	500	650			650
15	Рязань – Тула – Орел	400	350			350
16	Кириши – Новгород – Псков – Таллин	400	784	784		
17	Черкассы – Винница – Тернополь – Страшевичи	500	695			695
18	Киев – Ровно	500	350			350
19	Харьков – Кременчуг	400	260			260
20	Чита – Хабаровск – Находка	500	2900			2900
21	Новосибирск – Ангарск	500	2000			2000
22	Хабаровск – Комсомольск – Сов. Гавань	500	700			700
ИТОГО:			20003	5243	4625	10135

Согласовано:

Председатель постоянно действующей комиссии по разработке досрочной комплексной программы развития топливно-энергетического комплекса Советского Союза с учетом социально-экономического прогресса страны

академик *А. П. Александров*

Подписали:

Члены постоянно действующей комиссии по разработке досрочной комплексной программы развития топливно-энергетического комплекса Советского Союза с учетом социально-экономического прогресса страны

Начальник ЦУРТГ МО *В. В. Никитин*

Начальник 25 ГНИИМО *А. А. Братков*

О значимости этой работы говорит и тот факт, что у Министра обороны, его заместителя по Тылу, начальника ЦУРТГ МО имелись «карманные» схемы трубопроводов, и их приходилось постоянно уточнять через Штаб Тыла ВС, СССР и ГОМУ, ГОУ ГШ. Это была тоже непростая оперативная работа, в этом офицеры Службы горючего быстро убедились!

СПРАВКА
по нефтепроводам СССР, находящаяся на схеме
у генерала армии С. К. Куркоткина
(по состоянию на 01.01.1980 г.)

Таблица 19

Наименование трасс нефтепроводов	Протяженность, км	Условный диаметр, мм	Производительность тыс. т/сутки	Производительность млн т/год
Западное направление				
Дружба I				
Куйбышев – Никольское – Унеча	1273	1000	120,0	43,5
Унеча – Полоцк	451	800	66,0	23,0
Полоцк – Вентспилс	516	700	34,0	17,0
Унеча – Мозырь	289	800	72,0	28,0
Мозырь – Брест	441	600	38,0	10,5
Мозырь – Ровно – Броды	394	700	48,0	17,0
Броды – Ужгород	322	500	24,0	8,5
Всего:	3686			
Дружба II				
Куйбышев – Никольское – Унеча	1310	1200	210,0	74,0
Унеча – Полоцк	451	800	38,0	12,0
Унеча – Мозырь	288	1000	150,0	53,0
Мозырь – Брест	442	800	82,0	22,8
Мозырь – Броды – Ужгород	722	700	54,0	19,0
Всего:	3213			
Восточное направление				
Уфа – Омск – Иркутск	4023	700	51,0	17,9
Усть-Балык – Курган – Уфа – Куйбышев	1875	1200	180,0	90,0
Усть-Балык – Омск	1020	1000	110,0	45,0
Усть-Балык – Нижневартовск – Сурженск	1195	1200	130,0	67,0
А/Сурженск – Красноярск	580	1000	85,0	30,0
Красноярск – Иркутск	254	1000	57,0	20,0
Шаим – Тюмень – Курган	439	500	13,0	5,4
Куйбышев – Уфа – Курган – Омск	1127	1200	195,0	90,0
Ока – Комсомольск-на-Амуре (две линии)	593	300	6,0	2,1
Уфа – Калтасы – Пермь	315	500	13,0	4,5
Пермь – Краснокамск – Каменный Лог	281	700	17,0	6,0
Всего:	12294			

Темпы строительства стационарных магистральных нефтепродуктопроводов постоянно росли, строились склады (базы) горючего, пункты налива и осуществлялось их подключение к МНПП. Боевая готовность Службы горючего и в целом ВС СССР постоянно повышалась.

Например, возможности выдачи горючего (тыс. тонн в сутки) в железнодорожный и автомобильный транспорт по перевалочным базам горючего и пунктам налива, подключенным к стационарным трубопроводам, по состоянию на 01.01.1980 г., были следующими:

Таблица 20

а) По перевалочным базам:	Ж/д	Автотранспорт
1. Свислочь	4,0	4,0
2. Лышица	6,0	4,0
3. Жабинка	8,0	6,0
4. Закрутин	5,0	4,0
5. Черкассы Волынские	4,0	3,5
6. Киверцы	4,0	3,5
7. Дубно	3,5	2,3
8. Орша	6,0	–
б) По пунктам налива:		
1. Гомель	4,0	–
2. Новоград Волынский	7,0	–
3. Броды	4,0	–
4. Брянск	16,0	–
5. Кричев	–	1,7
6. Брест (пл. 1/3 и 2/3)	–	8,0
7. Гомель (пл. 1,2)	7,0	8,0
8. Орша (пл. «В»)	–	4,0
9. Никольское	12,0	–
10. Трудовая	20,0	–

Нельзя не обратить внимание на исполнение Постановления Совета Министров СССР 1962 г. № 1115 «О мерах по быстрейшему развитию подземного хранения нефти, нефтепродуктов и сжиженных газов в естественных напластованиях горных пород».

Справка
о наличии и создании подземных хранилищ
по состоянию на 01.01.1988 г.

Таблица 21

№ п/п	Место дислокации	Горная порода	Глубина заложения (метров)	Объем хранилищ тыс./м^3	Примечание
1	ЗакВО (Ереван)	Каменная соль	500	100	Эксплуатируется с 1968 г.
2	ПрикВО (Ужгород)	Каменная соль	400	50	Эксплуатируется с 1969 г.
3	Балт. флот (Таллин)	Кембрийские глины	40	50	Эксплуатируется с 1974 г.
4	КВО (Полтава)	Каменная соль	700	400	В стадии строительства
	Всего			600	

Конечно, прошло уже достаточно много времени и можно подвести итоги выполнения поручения ЦК КПСС. Многое не выполнено, но на это были объективные причины, и прежде всего — развал Союза Советских Социалистических Республик.

Иногда итоги работы в ТЭК страны по обращению Минобороны СССР подводились в Политбюро ЦК КПСС. Например:

Выписка из протокола № 90 заседания Политбюро ЦК КПСС
от 28 декабря 1982 г.
О мероприятиях в связи с окончанием подготовки трубопроводных систем Советского Союза и Чехословацкой Социалистической Республики

1. Одобрить проект распоряжения Совета Министров СССР по этому вопросу (прилагается).

2. Разрешить Министерству обороны представить в установленном порядке к награждению орденами и медалями СССР до 12 чехословацких специалистов за большой вклад в создание трубопроводной системы.

3. Отнестись положительно, в случае обращения Чехословацкой Стороны, к награждению орденами и медалями ЧССР советских специалистов.

Секретарь ЦК Андропов

Завизировано:

В. В. Никитин 9.XI.82

Б. Е. Щербина 10.XI.82

Т. З. Хурамшин 10.XI.82

В ЦК КПСС периодически докладывались справки по сравнительной оценке обеспечения горючим ВС США и СССР.

Выписка из справки-доклада
(в ЦК КПСС от 9.3.87)
I

В настоящее время ВС США расходуют в год 22—23 млн тонн горючего, в том числе:

— авиационного керосина — 14—15 млн тонн;
— дизельного топлива — до 4 млн тонн;
— автомобильного бензина — до 1 млн тонн;
— мазута флотского — 3—4 млн тонн.

В военное время потребность в горючем возрастет в 3—4 раза. Для обеспечения ВС США в военное время для них созданы запасы горючего до 22 млн тонн, обеспечивающие потребность до трех месяцев ведения войны, в том числе, до двух месяцев содержится в стратегическом резерве (16,7 млн тонн). Для американских войск в Европе созданы запасы горючего, обеспечивающие их месячную потребность на военное время. Поэтому командование НАТО поставило задачу довести эти запасы к 1991 г. до 45 суток.

Кроме того в интересах ВС США может быть использован созданный стратегический резерв нефти в объеме 68 млн тонн, из которых можно выработать 45 млн тонн нефтепродуктов. Осуществляются также мероприятия по совершенствованию системы обеспечения ВС горючим в мирное и военное время, а также развитию всех видов транспорта для доставки нефтепродуктов войскам.

Наличие запасов горючего, их эшелонирование, возможности промышленности по их пополнению, состояние и развитие различных видов транспорта, а также оснащение службы горючего необходимыми техническими средствами в целом обеспечивают боевую и мобилизационную готовность ВС СССР на должном уровне. Объем потребления основных сортов горючего ВС СССР в 1986 г. составил 20,8 млн тонн, в том числе:

— авиационного керосина — 10,4 млн тонн;
— дизельного топлива — 3 млн тонн;
— автомобильного бензина — 3,2 млн тонн;
— мазута — 4,2 млн тонн.

По наметкам Госплана СССР в 1990 г. ВС СССР планируется выделить 23,7 млн тонн нефтепродуктов, из них авиационного керосина — 12,0 млн тонн.

Созданные запасы горючего в количестве 21 млн тонн обеспечивают ведение боевых действий в течение 69 суток, в том числе непосредственно на Западном ТВД — на 40 суток, на Востоке — на 80 суток. К 1991 г. эти запасы планируется увеличить до 24,4 млн тонн, в результате чего обеспеченность ВС СССР возрастет и составит 81 сутки (в том числе, на Востоке — до 3,5 месяцев).

Совершенствованию и повышению оперативности систем обеспечения горючим в значительной степени способствует ориентация на сокращение ассортимента ГСМ, применяемых на военной технике. По вопросам унификации и сокращения принято специальное постановление ВПК 1979 г. № 77. В результате проведенной работы ассортимент нефтепродуктов, применяемых на военной технике, будет сокращен к 1991 г. с 250 до 170 сортов (в 1965 г. было 520 сортов).

В целях повышения устойчивости системы обеспечения войск и сил флота совершенствуется материально-техническая база службы горючего: расширяется резервуарная емкость складов и баз, развиваются производственные и ремонтные предприятия службы (на 1.1.87 г. в службе имеется 2 завода по производству технических средств и 4 ремонтных завода), совершенствуются средства заправки, транспортирования и перекачки горючего. На эти цели в XII пятилетке предусмотрено выделить около 2 млрд руб.

Было много и других различных документов, которые инициировались к изданию Службой горючего, ЦУРТГ МО СССР.

Во второй половине 1978 г. на одном из совещаний начальников центральных управлений у начальника Тыла ВС – заместителя Министра обороны В. В. Никитин доложил, что одним из перспективных транспортных вопросов по подаче горючего на Западном театре военных действий является постоянное совершенствование созданной специальной трубопроводной системы СССР – ЧССР, а также сооружение новой специальной трубопроводной системы СССР – ВНР. К тому времени уже были завершены работы по строительству экспортного нефтепродуктопровода по территории Венгрии, соединенного гидравлически с МНПП СССР в приграничной зоне. По этому трубопроводу ежесуточно подавалось с территории СССР к западной границе ВНР (Печ, Сень, Дьер) до 7,5 тыс. тонн нефтепродуктов. На этом же совещании также обсуждалась проблема подачи горючего на Дальний Восток в связи с обострением экономических и политических отношений с Китаем. Впервые за последние 10 лет продолжили разговоры о строительстве нефтепродуктопровода Ангарск – Улан-Удэ – Чита.

3.11.1978 г. по инициативе Минобороны в Госплане СССР, у начальника отдела нефти и газа В. Ю. Филановского, состоялось совещание. На нем присутствовали представители следующих министерств и ведомств: Госплан СССР: Ю. Н. Сиповский, И. Д. Ишимов, Г. Ф. Гопков, В. Е. Баташов, Н. А. Сахаров, Д. И. Кондаков, О. С. Кругликова; Госплан РСФСР – Д. А. Марченко; ИКТП при Госплане СССР: В. М. Левин, М. Д. Перова; Миннефтепром – Ю. И. Васильев; Главнефтеснаб РСФСР: Т. З. Хурамшин, И. Т. Зоненко; ВНИПИнефть – Е. И. Овсянников; Гипротрубопровод: М. Н. Шпотаковский, В. Г. Дубинский; от Минобороны СССР: А. Г. Карташов, Н. И. Благодатских.

Начиная с 1982 г., на подобных совещаниях в Госплане СССР, а они проходили 2–3 раза в неделю, в состав делегаций от Минобороны постоянно включали меня. Мне это очень нравилось, было приятно обсуждать серьезные проблемы с великими профессионалами. В перерывах ходили на обед в столовую Госплана СССР. Блюда были очень вкусными, а стоимость обеда – всего 27–57 коп. Но главное: во время этих обедов проходило неформальное общение с интересными людьми. Спасибо всем сотрудникам министерств, ведомств, с которыми пришлось много общаться, которые постоянно помогали в работе на таком высоком уровне. Среди них: Ю. А. Сиповский, М. Д. Перова, О. С. Кругликова (даже помню ее телефон 292-74-88).

На этом совещании было поручено Левину (ИКТП) выступить с общим обзором состояния транспортной сети на Западе и Дальнем Востоке. Он доложил, что на Западе заканчивается ввод в эксплуатацию (с выходом на проектную мощность) нефтепродуктопровода СССР – переход через границу – ВНР, который можно в будущем использовать для создания системы трубопроводов. Что касается транспортной сети Забайкалья и Дальнего Востока, то необходимо строить соединительную ж/д линию от БАМа (Нижнеангарск) до ГлавСиба (Чита).

1. Н. А. Сахаров (Госплан СССР) проинформировал о том, что:
   – объем добычи на Востоке уменьшился, заводы строить нецелесообразно, а нефтепродуктопровод строить дорого;
   – возить по ж/д будем не нефть, а нефтепродукты, при этом высвободится ж/д транспорт.
2. Д. И. Кондаков (Госплан СССР):

НПЗаводы		
	Омск	– увеличивать мощность не будем;
	Ачинск	– добыча нефти сократилась на 100 млн тонн;
	Ангарск	– потребность ГНС в Забайкалье 3,0 млн тонн;
	Комсомольск-на-Амуре	– проработать целесообразность строительства нефтепродуктопровода;
		– завод «Ангарск» уязвим, где будем брать продукт?

3. В. Г. Дубинский (Гипротрубопровод):
   – проблемой строительства этого трубопровода институт занимался в 1968–1970 гг. ;
   – планировали его использовать для подключения нефтебаз, от них ж/д и автотранспортом – потребителям (схема очень хорошая);
   – трасса трубопровода на 250–300 км – сложная (а всего 1215 км);
   – с пониманием того, что заводы строиться не будут, есть смысл продолжить трассу на Дальний Восток;
   – строить нужно, технические проблемы решим;
   – удивляет документ ИКТП – это научная работа, а не решение проблемы, науку будем двигать еще 10 лет;
   – БАМ не решает проблему, труден поток в обратном направлении.
4. И. Д. Ишимов (Госплан СССР):
   – было постановление ЦК КПСС и СМ, была проведена разработка ТЭО, надо ее поднять и строить трубопровод.
5. Генерал-майор Карташов:
   – нефтепродуктопровод крайне необходим и его нужно строить;
   – трубопровод – надежное хранилище;
   – живучесть можно обеспечить за счет резервуарных емкостей при насосных станциях;
   – трубопровод малоуязвим.

6. Д. А. Марченко (Госплан РСФСР):

— поручили разработку ТЭО институту «Гипротрубопровод»;
— речь идет о строительстве трубопровода, а не о разработке схемы МПС;
— нужно подключить к институту «Гипротрубопровод» институты других министерств и ведомств.

7. В. Ю. Филановский:

— говоря о строительстве этого нефтепродуктопровода, необходимо:
— отделу Госплана СССР нужно выдать исходные данные и рассмотреть возможность его дальнейшего продления на восток;
— потребность должен определить и выдать «Гипротрубопровод» с помощью балансовых отделов Госплана СССР;
— трубопровод проектировать с учетом потребности в мирное время;
— или в этом проекте, или в другой работе нужно проработать головную часть этого нефтепродуктопровода, т. е. соединить нефтепродуктопровод от Новосибирска до Ангарска;
— разработку ТЭО нужно включить в план 1979 г. с тем, чтобы можно было запланировать строительство на XI пятилетку;
— головной институт должен быть «Гипротрубопровод», подключить другие институты, министерства будут возражать, но это вопрос очень важный;
— программу, разработанную институтом, нужно утвердить в Госплане СССР до 20.11.1978 г. В программе четко указать, какое министерство это делает;
— Министерство обороны — еще раз пересмотреть все свои вопросы, учесть перспективу развития, чтобы работать вперед до 2000 г.

В порядке сообщения:

— у нас в стране очень мало внимания уделяется строительству нефтепродуктопроводов;
— ж/дороги не могут «протолкнуть» все грузы: уголь, нефть, нефтепродукты и сухогрузы;
— трубопроводы стали строить по республикам, пора заняться строительством серьезно;
— после праздников снова соберемся в Госплане СССР и поговорим по строительству с тем, чтобы создать единый союзный орган и вынести этот вопрос в Правительство.

Большим «толчком» для темпов строительства магистральных трубопроводов в СССР стал выход в свет Постановления Совета Министров СССР от 27 января 1979 г. № 100 за подписью Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина «Об организации Главных Управлений по строительству магистральных трубопроводов (на хозрасчете)». Согласно этому постановлению были приняты предложения Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности об организации в составе этого министерства (на хозрасчете):

— Главного территориального управления по строительству магистральных трубопроводов в восточных районах (Главвостоктрубопроводстрой) в г. Уфе;

— Главного территориального управления по строительству магистральных трубопроводов в южных районах (Главюжтрубопроводстрой) в г. Ростове-на-Дону;

— Главного управления по строительству магистральных трубопроводов, газопроводов, нефтепродуктопроводов и аммиакопроводов (Главтрубопроводстрой) в г. Москве;

— Главного управления по строительству подводных переходов, монтажу технологического оборудования, насосных и компрессионных агрегатов (Главнефтегазмонтаж) в г. Москве;

— Главного управления по электромонтажным работам, сооружению кабельных и радиорелейных линий связи на магистральных трубопроводах, монтажу средств автоматики и телемеханики (Главнефтегазэлектроспецстрой) в г. Москве.

Организация указанных главных управлений проводилась в пределах численности работников аппарата управления объединений и трестов Миннефтегазстроя и ассигнований на их содержание. При этом организация главных управлений в г. Москве осуществлялась в пределах численности работников организаций этого министерства, расположенных в г. Москве.

При этом в центральном аппарате Миннефтегазстроя упразднялись Главвостоктрубопроводстрой, Главзападтрубопроводстрой и Главнефтегазспецстрой.

Оплата труда для работников вновь открываемых главков осуществлялась в соответствии с постановлениями Совмина СССР, ЦК КПСС и ВЦСПС от 24.12.1976 г. № 1059, от 16.11.1978 г. № 920 и от 24.12.1976 г. № 1060.

Миннефтегазстрою увеличивался фонд персональных надбавок на 9,1 тыс. рублей в месяц для назначения персональных окладов высококвалифицированным работникам.

31 октября 1979 г. шло совещание (№ Л-3054) под руководством заместителя Председателя Совета Министров СССР М. А. Лесечко.

Присутствовали:

Госплан СССР	Ч. П. Рябов, Н. П. Иноземцев, Р. В. Рутковский
Госснаб СССР	А. М. Воронов
МПС	Н. С. Конарев
Минвнешторг	М. Р. Кузьмин, И. Н. Борисов
Минморфлот	Т. Б. Гуженко
Минхимпром	Л. А. Костандов
Госкомнефтепродукт РСФСР	Т. З. Хурамшин

Ответственные работники аппарата Совета Министров СССР

от Минобороны	А. Г. Карташов, Н. И. Благодатских

На совещании были рассмотрены различные вопросы экспортных поставок в 1980 г., об увеличении объема перевозок внешнеторговых грузов. Одним из основных вопросов обсуждалась и перспектива использования продуктопроводов для поставки нефтепродуктов на экспорт в европейские социалистические страны.

Председатель Госкомнефтепродукта РСФСР Т. З. Хурамшин сообщил о том, что в соответствии с поручением Совмина СССР от 24 октября 1979 г. (ПП-21862) совместно с Госснабом СССР, МПС и другими заинтересованными организациями рассматривается просьба польской стороны о транспортировке дизельного топлива и бензина по трубопроводу вместо перевозки этих нефтепродуктов в советских железнодорожных цистернах от станции Жабинка (СССР) до станции Малашевичи (ПНР), и что о принятом решении в ближайшие дни будет доложено Совету Министров СССР, в том числе и об увеличении объемов подачи нефтепродуктов по МНПП СССР – ВНР. По итогам совещания были оформлены поручения Госснабу СССР (Ксинтарису, Ивановскому), Минвнешторгу (Брежневу, Осипову), Госкомнефтепродукту РСФСР (Хурамшину) с участием Госплана СССР, МПС и другим организациям подготовить предложения об увеличении объемов поставки нефтепродуктов на экспорт по имеющимся продуктопроводам в европейские социалистические страны с учетом максимальной загрузки продуктопроводов.

Согласно резолюции Т. З. Хурамшина, начальником Главного управления нефтепродуктопроводов П. А. Логачевым был подготовлен проект доклада в Совет Министров СССР, в том числе, и о создании специальной трубопроводной системы СССР – ВНР для подачи горючего Вооруженным Силам СССР и Варшавского договора. Перед этим в ЦУРТГ МО СССР под руководством В. В. Никитина было проведено несколько совместных совещаний по выработке основных принципов организации создания трубопроводной системы СССР – ВНР, хотя некоторые участки трубопроводов, площадочные сооружения на территории Венгрии находились еще в стадии завершения строительства. С каждым годом мощности МНПП наращивались, но все эти объемы планируемых к перекачке нефтепродуктов направлялись к народнохозяйственным объектам ВНР. При этом не учитывались требования Минобороны, т. е. необходимость создания пунктов выдачи горючего в автомобильный и ж/д транспорт, в полевые магистральные трубопроводы.

Повторно обращаю внимание читателей на то, что само понятие «специальная сеть нефтепродуктопроводов» появилось еще в 50-е годы прошлого столетия, и использовалось это выражение на многих совещаниях в Совете Министров и Госплане СССР, в закрытых документах ЦК КПСС, позже, в современной России – в Министерстве экономического развития и торговли РФ. В книге представлены некоторые, на мой взгляд, самые значимые непосредственные руководители трубопроводного транспорта нефтепродуктов, с которыми был не только знаком, но и посчастливилось служить, работать вместе. Это настоящие профессионалы, «фанаты» трубопроводного транспорта. Здесь же справедливо присутствует В. В. Никитин, который является самым главным родоначальником полевых трубопроводов и активным разработчиком стационарных МНПП и специальных трубопроводных систем для экономики страны, и прежде всего – с учетом интересов Министерства обороны СССР.

Президент АК «Транснефтепродукт» Сергей Владимирович Маслов, можно сказать, прорубил «окно» в Европу, в мировой океан. Под его непосредственным руководством осуществлено проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию стратегически важного МНПП проекта «Север» с выходом из Тыла страны на Балтийское море.

Руководители трубопроводного транспорта нефтепродуктов















Генерал-полковник
НИКИТИН Василий Васильевич
(1914–1984 гг.)
Начальник Центрального управления ракетного топлива и горючего МО (1954–1984 гг.).
Лауреат Государственной премии СССР.
Лауреат премии МО имени Н.Н. Фрунзе.
Почетный нефтяник СССР.
Родился 12 ноября 1914 г.
В Вооруженных Силах с 1938 г., в Службе горючего с момента ее формирования в НКО СССР в 1936 г.

Окончил церковно-приходскую и неполно-среднюю школу, один курс подготовительного, вечернее отделение Московского нефтяного института (1937 г.), заочные высшие Академические курсы при ВАГС им. В.М. Молотова (1953 г.).

До войны служивший строительным мастером дороги (1931–1936 гг.), техником УСТ РККА (1936–1938 гг.). В 1938 г. призывается в армию и одновременно приказом военного наркома назначается старшим помощником начальника отделения УСТ РККА.

В Великую Отечественную войну – старший помощник, начальник отделения, заместитель начальника отдела, а с 1942 г. – начальник отдела УСТ.

В 1945 г. направляется в состав опергруппы УСТ для организации обеспечения горючим трех фронтов Дальневосточной Ставки в войну с Японией.

Под Его непосредственным руководством В.В. Никитин Служба горючего достигла и вновь развитие минимального уровня и мощного центра решения задач, соответствующих требованиям самой передовой в мире высоко-механизированной Советской Армии и Военно-Морского Флота. В.В. Никитин разработал решения новых магистральных трубопроводов и трубопроводных войск.

При создании ЭС ракетно-ядерного оружия он был создан уникальная система обеспечения ракетных войск кондиционным жидким ракетным топливом. За участие в разработке нового ракетного оружия удостоен Государственной премии СССР. В.В. Никитин был заместителем председателя Государственной межведомственной комиссии по испытаниям и приему в применение топлива, масел, смазок и специальных жидкостей, созданных по его заказам в 1968 г. при Генштабе СССР.

После увольнения в запасу и до последних дней жизни В.В. Никитин продолжал активно и плодотворно трудиться в интересах Службы. Им собственноручно написаны книги: «Горючее – фронту», «Горючее – основа боеготовности», «Внимание горючему», по существу являющиеся научно-историческими трудами. К сожалению, незавершенную последнюю книгу «Люди Службы» он закончить не успел.

Награжден орденами Красного Знамени, Трудового Красного Знамени (трижды), Отечественной войны I ст., Красной Звезды (трижды), «За службу Родине в ВС СССР» III ст., орденами иностранных государств и многими медалями.

7 августа 1984 г. Василий Васильевич Никитин скончался.

Похоронен на Кунцевском филиале Новодевичьего кладбища.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
Никитина Василия Васильевича

1914, 12 ноября, в Петрограде родился Василий Васильевич Никитин.
1923 — 1930 Учеба в церковно-приходской школе.
1936 — 1951 Учеба в Рыбинском педагогическом техникуме.
1931 — 1933 Работа контролером, статистом, экономистом в колхозе строительства на ст. д. станции Пера.
1936 февраль. Поступление на работу мобилизованным в УСТ КА.



МАСЛОВ
Сергей Владимирович

Президент ОАО «АК «Транснефтепродукт» (2001–2008).

Родился 15 августа 1960 г.

Окончил Московскую государственную юридическую академию (МГЮА).

Трудовую деятельность начал в 1975 г. в компании «Сургутнефтегаз». Долгое время работал на обустройстве месторождений Тюменского Севера: мастером ОТК Сургутского управления технологического транспорта, мастером участка треста «Когалымнефтегазстрой», мастером специализированного участка треста «Сургутнефтедорстройремонт».

С основания в начале 1990-х годов НК «Лукойл» занимал руководящие посты в дочерних предприятиях компании. С 1992 г. – генеральный директор «Лукойл Трейдинг», с 1996 г. – на руководящих должностях в нефтяной компании «Лукойл», президент «Лукойл Интернэшнл» (Вена, Австрия).

С февраля 2001 г. являлся президентом ОАО «Акционерная компания трубопроводного транспорта нефтепродуктов «Транснефтепродукт». С мая по сентябрь 2008 г. совмещал две должности – руководителя АК «Транснефтепродукт» и ЗАО «СПбМТСБ». В сентябре 2008 г. ушел с поста президента АК «Транснефтепродукт», оставшись главой биржи.

С 28 апреля 2008 г. – президент ЗАО «СПбМТСБ». 30 мая 2013 г. назначен на должность генерального директора ОАО «Корпорация Развития».

Награжден Почетной грамотой Министерства энергетики РФ (2003). Присвоено почетное звание «Почетный нефтяник» (2003). Награжден орденом Дружбы (2006).



Награждение после учений. 2003 г.

Глава VI. Создание специальной трубопроводной системы СССР – ВНР и нереализованный проект в Забайкалье

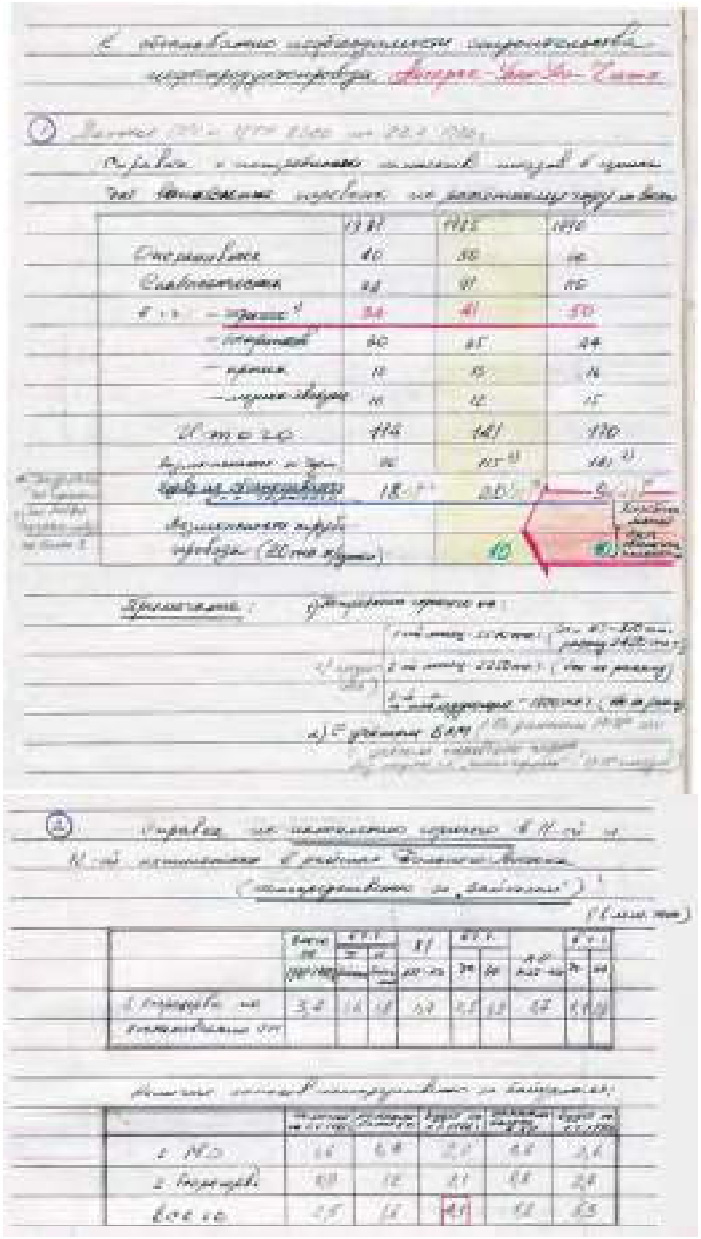
При создании специальной трубопроводной системы СССР – ВНР использовался опыт сооружения подобной системы СССР – ЧССР. Это, конечно, облегчало работу по созданию новой системы, но независимо от этого каждая страна Варшавского договора имела свои особенности. Правительства СССР и ВНР, минобороны этих государств, исходя из Советско-венгерского договора о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи, заключенного 7 сентября 1967 г., руководствуясь постоянным стремлением обеих сторон укреплять обороноспособность государств – участников Варшавского договора, и в целях более надежного обеспечения войск горючим в особый период с применением трубопроводного транспорта, в течение нескольких лет вели сложные переговоры по разработке межправительственного Соглашения об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск.

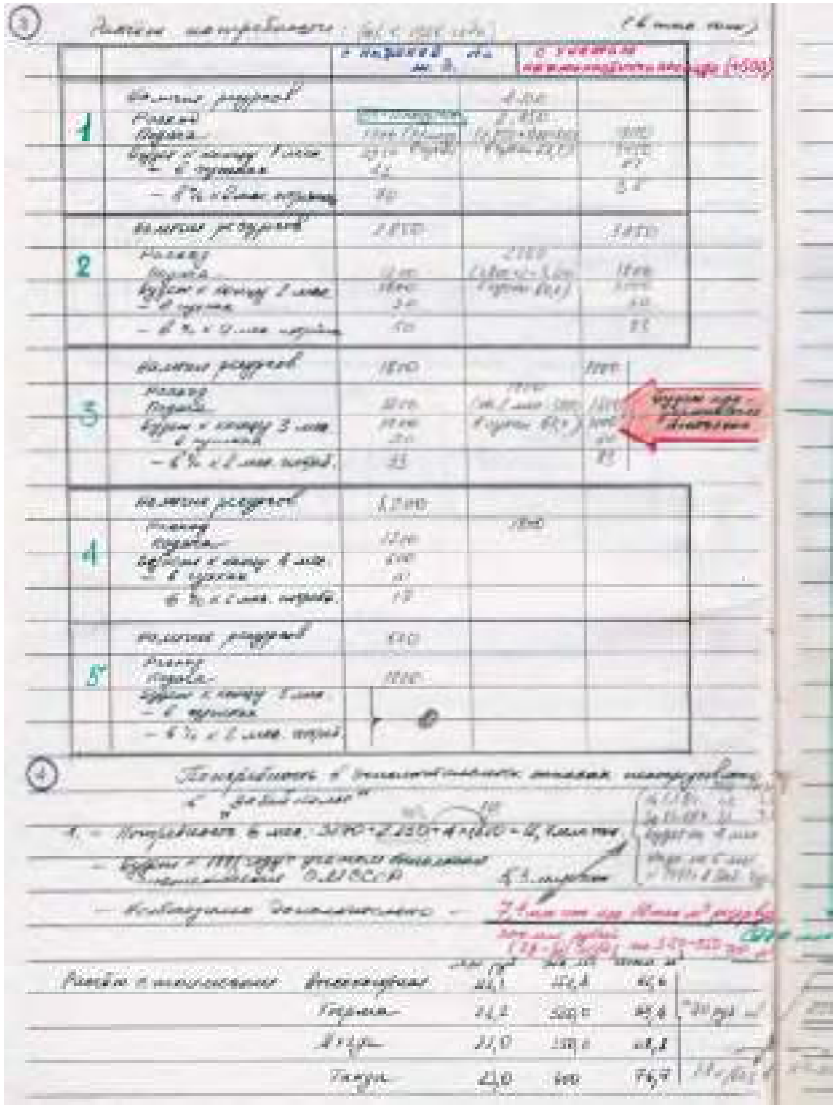
Работа по созданию специальной трубопроводной системы СССР – ВНР интенсивно шла на всех уровнях снизу доверху, и, конечно, положительный результат был уже виден. В это время резко обострились отношения с Китаем, и Запад стал временно второстепенным для ЦУРТГ МО СССР (Службы горючего), а основное внимание переключилось на Восток.

ЦУРТГ МО СССР, совместно с ГОУ ГШ, ЦУПВоСо, Госрезервом, службами горючего ДВО, ЗабВО, подготовило обоснованные расчеты по срочному строительству на Дальнем Востоке, в Забайкалье баз (складов) горючего и нефтепродуктопровода Ангарск – Улан-Удэ – Чита. Расчеты были сделаны объективные (некоторые выписки из них публикуются), с учетом транспортных возможностей и накопления горючего в XI и XII пятилетках в районах Дальнего Востока. Выводы были неутешительные:

1. При увеличении запасов все равно когда-то будет «0», при наличии трубопровода, начиная с 3-го месяца, будет поддерживаться 50-суточная потребность.
2. Дополнительное размещение 30 нефтебаз в Забайкалье практически невозможно (не говоря уже о трудностях строительства).
3. Восполнение запасов потребует транспортного развития и, в первую очередь, строительства трубопровода Ангарск – Улан-Удэ – Чита.

В срочном порядке появилось Постановление ЦК КПСС о развитии сети нефтепродуктопроводов, с учетом интересов обороны страны, в котором предусматривалось, в первую очередь, рассмотреть возможность строительства трубопровода Ангарск – Улан-Удэ – Чита. Всем министерствам ТЭК, Госплану СССР, Госплану РСФСР, институту «Гипротрубопровод», Госкомнефтепродукту РСФСР, Министерству обороны были даны необходимые поручения по этому вопросу.





Рабочие записи автора

Фотохроника эксплуатации ПМТ





12 КАЛЕЙДОСКОП

На стремнине эпохи

В апреле 1978 г. начальник Генерального штаба ВС СССР Маршал Советского Союза Н. В. Огарков, конечно, с подачи Тыла ВС СССР (ЦУРТГ МО), обратился в Госплан СССР с предложением о строительстве в 1981–1985 гг. нефтепродуктопроводов Иркутск – Улан-Удэ – Чита и Ярославль – Мурманск. 25 мая 1978 г. Маршалу Советского Союза был направлен ответ за подписью заместителя Председателя Госплана СССР А. М. Лалаянца, в котором говорилось, что «предложение Минобороны рассмотрено, и Госплан СССР обратился в Совет Министров РСФСР с просьбой о разработке в 1979 г. технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства нефтепродуктопровода Иркутск – Чита с отводами». Одновременно Госплан СССР за подписью Лалаянца просил Миннефтепром (исх. АЛ-293/25-403 от 25.05.1978 г.) поручить институту «Гипротрубопровод» разработать ТЭО в 1979 г. и поручил Совету Министров РСФСР (исх. 2912 от 25.05.1978 г.) разработать ТЭО в 1979 г.

Также отмечалось, что по предложению Министерства обороны Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР 1972 г. № 368 предусматривалось построить к 1977 г. нефтепродуктопровод Иркутск – Улан-Удэ – Чита диаметром 500 мм, производительностью 20 тыс. т в сутки.

Однако строительство этого нефтепродуктопровода не было начато.

Потребность в горючем существовавшей в то время группировки войск в Забайкалье в военное время достигала 30 тыс. тонн в сутки. Имевшиеся же транспортные возможности позволяли обеспечить подачу только 10 тыс. т горючего в сутки по Транссибирской магистрали, из них только 6 тыс. т в направлении Монгольской Народной Республики.

Министерство обороны также ставило вопрос в 1968, 1973 и 1975 гг. о строительстве нефтепродуктопровода Ярославль – Мурманск диаметром 400 мм, производительностью 14 тыс. т в сутки.

Предложение Министерства обороны о строительстве указанного трубопровода не нашло положительного решения. Потребность в горючем в военное время группировки Сухопутных войск, авиации и сил Флота на Кольском полуострове составляла в ту пору 15 тыс. т в сутки. Единственная однопутная железная дорога не позволяла обеспечить подачу горючего войскам в полном объеме, что ставило их (войска) в тяжелое положение.

В целях создания надежной системы обеспечения войск горючим в районах Забайкалья и Кольского полуострова Генеральный штаб ВС СССР убедительно просил положительно решить вопрос о строительстве в XI пятилетке нефтепродуктопроводов Иркутск – Улан-Удэ – Чита (с ответвлениями Улан-Удэ – Наушки, Чита – Шерловая) и Ярославль – Мурманск.

10 апреля 1980 г. в Госплане СССР под председательством В. Ю. Филановского прошло «бурное» совещание.

На нем присутствовали:

В. Е. Баташов Ю. Н. Сиповский И. Д. Ишимов Н. А. Сахаров	Госплан СССР
И. Т. Зоненко	Госкомнефтепродукт РСФСР
В. Ю. Васильев	Миннефтепром СССР
Д. А. Марченко	Госплан РСФСР
М. Н. Шпотаковский В. Г. Дубинский	Московский институт «Гипротрубопровод»
В. И. Федоров Н. И. Благодатских	Минобороны СССР

М. Н. Шпотаковский доложил о ходе выполнения проектно-изыскательских работ. Сообщил, что ни один соисполнитель — проектные институты не работают, помощь не оказывают. Предварительные соображения по стоимости строительства нефтепродуктопровода выдадут в мае, ТЭО выполнят к концу 1980 г.

И. Т. Зоненко представил схему потока нефтепродуктов на восточном направлении. Годовой поток составил 8,5 млн т в год, из них около 3,5 млн т остается в Забайкалье, остальные идут на Восток.

В. Ю. Филановский: Нужно обосновать необходимость строительства нефтепродуктопровода, изучить потоки нефтепродуктов по Транссибу и БАМу. Стоимость строительства предполагается более 1,2 млрд руб. На XI пятилетку планируется всего выделить на нефтепродуктопроводы около 1 млрд руб. Поэтому нужно строить или этот трубопровод, или трубопроводы народного хозяйства по ранее рассмотренному плану.

Гипротрубопроводу и Госкомнефтепродукту РСФСР форсировать работу...

В доклад Правительству: Работы по разработке ТЭО Госкомнефтепродукт РСФСР выполняет крайне неудовлетворительно. Обязать Гипротрубопровод и Госкомнефтепродукт РСФСР выполнить ТЭО в IV квартале 1980 г., а ориентировочную стоимость строительства определить в мае 1980 г.

В начале 1982 г. было много совещаний в Совете Министров СССР, Госплане СССР, Госкомнефтепродукте СССР, ЦУРТГ МО, где были рассмотрены различные обоснования необходимости строительства трубопроводов в интересах ВС СССР. Тогда вспомнили современные достоверные примеры по расходованию горючего в Европе. (Позже это печаталось в информационном бюллетене СГ за 1996 г., приложение № 12.) В результате в марте родилась докладная в ЦК КПСС «О развитии нефтепродуктопроводного транспорта страны в интересах ВС СССР» за подписью Министра обороны СССР Д. Ф. Устинова. Причем он сам несколько раз правил документ, и в итоге смысл ее сводился к следующему.

Для обеспечения Вооруженных Сил СССР в особый период потребуется подавать ежесуточно: к западным границам до 200 тыс. т горючего, к восточным — около 80 тыс. т.

Железнодорожный транспорт в условиях массированного воздействия противника на отдельных направлениях, особенно в западных приграничных районах и на востоке страны, может быть выведен из строя на длительное время.

Существующая сеть нефтепродуктопроводов способна подать к западным границам СССР до 40 тыс. т горючего в сутки, т. е. 20% потребности Вооруженных Сил на военное время.

На восточном направлении сеть нефтепродуктопроводов заканчивается в Новосибирске. В Забайкалье, Приамурье и Приморье стационарных нефтепродуктопроводов нет.

В то же время командование НАТО, используя развитую сеть нефтепродуктопроводов, создало устойчивую систему обеспечения горючим Объединенных вооруженных сил в Центральной Европе. Ежегодно по трубопроводам подается войскам 2,2 млн м^3 нефтепродуктов, что составляет 29% потребности мирного времени. В военное время система способна удовлетворить потребность вооруженных сил НАТО на 60%. С целью повышения эффективности использования системы трубопроводов командованием НАТО была разработана пятилетняя программа по ее реконструкции и модернизации.

Министерство обороны СССР докладывало ЦК КПСС в марте 1980 г. о крайней необходимости строительства нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита. Постановлением Совета Министров СССР от 10 июля 1980 г. № 595 «О развитии сети нефтепродуктопроводов в 1981—1985 гг.» определено начало строительства нефтепродуктопровода с 1985 г. Однако Госплан СССР на строительство трубопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита в XI пятилетке капитальных вложений не выделил.

Учитывая, что трубопроводный транспорт является наиболее надежным средством подачи горючего войскам в военное время и имеет важнейшее народнохозяйственное значение, Министерство обороны СССР просит поручить Госплану СССР и Госкомнефтепродукту СССР:

— осуществить строительство нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита в XI и XII пятилетках;

— предусмотреть в Генеральной схеме развития нефтепродуктопроводного транспорта СССР до 2000 г. строительство 18 нефтепродуктопроводов общей протяженностью 15623 км, из них — на западном направлении 8851 км, на восточном — 6772 км.

Проект Постановления ЦК КПСС и направления развития нефтепродуктопроводных систем в интересах Вооруженных Сил СССР прилагались.

Предложения МО по строительству нефтепродуктопроводных систем в интересах Вооруженных Сил СССР (на период до 2000 г.)

Таблица 22

№ п/п	Пункты трубопроводов	Диаметр (мм)	Протяженность (км)
Западное направление			
1	Ярославль – Кириши – Мурманск	400	1790
2	Полоцк – Минск – Брест	500	650
3	Кириши – Новгород – Псков – Таллин	400	784
4	Ярославль – Московское кольцо	400	250
5	Горький – Московское кольцо	400	450
6	Ровно – Унеча – Орел – Никольское	500	1200
7	Киев – Ровно	500	350
8	Черкассы – Винница – Тернополь – Страшевичи	500	695
9	Харьков – Кременчуг	400	260
10	Кременчуг – Раздельная (с отводом на Одессу)	500	535
11	Сызрань – Саратов – Волгоград – Трудовая	500	1200
12	Баку – Хашури	500	687
	ИТОГО		8851
Восточное направление			
1	Чимкент – Джмбул – Фрунзе – Алма-Ата – Талды-Курган	400	1189
2	Павлодар – Семипалатинск – Усть-Каменогорск	350	692
3	Ачинск – Минусинск – Кызыл	350	855
4	Новосибирск – Барнаул – Бийск	350	436
5	Чита – Хабаровск – Находка	500	2900
6	Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань	500	700
	ИТОГО		6772
	ВСЕГО по направлениям		15623

В ноябре 1981 г., после завершения тушения пожаров с участием 95 тпбр в нескольких центральных областях России, я был назначен на должность старшего офицера транспортного отдела ЦУРТГ МО. Согласно служебным

обязанностям, стал работать и отвечать за мониторинг состояния стационарных магистральных нефтепродуктопроводов СССР, которые в то время имели двойное назначение (для народного хозяйства и обороны страны). Кроме этого, отвечал за учет, содержание, планирование перевозок ракетного топлива (горючее, окислитель, перекись водорода, кислород, азот) специальными железнодорожными цистернами, которые были собственностью Минобороны СССР.

Постепенно освоил «аппаратную паркетную» работу, благодаря наставничеству, прежде всего, В. В. Никитина, И. Н. Базанова, Ю. Н. Коршунова, В. А. Долгова, А. А. Саркисьяна и многих других. Уже в 1982 г. постоянно общался с должностными лицами Совета Министра СССР, Госплана СССР, Миннефтепрома, Миннефтегазстроя, Газпрома, Госкомнефтепродукта СССР, РСФСР.

В это время пришлось изучить множество документов, касающихся вопросов транспортировки горючего. Весьма интересны были сведения о прошедшем с 11 по 16 мая 1975 г. в Японии (г. Токио) IX Мировом нефтяном конгрессе. Для участия в его работе из 75 стран прибыли 6110 человек. Делегацию Минобороны СССР, в которую входили председатель НТК ЦУРТГ МО и представители 25 ГосНИИ МО, возглавил начальник ЦУРТГ МО генерал-полковник В. В. Никитин. Вся научная программа конгресса содержала 151 доклад. Примерно 28% докладов было посвящено проблемам разведки нефти, 30% – бурению и добыче нефти, 38% – переработке нефти и химмотологии (рациональному использованию нефтепродуктов) и 4% – другими проблемам.

По данным, представленным в докладе Д. Д. Муди (США) «Оценка мировых запасов нефти», суммарные мировые промышленные запасы нефти на 1 января 1974 г. составляли около 273 млрд т, в том числе 40 млрд т добыто, 101 млрд т – разведанные запасы известных месторождений и 132 мдрд т – предполагаемые запасы. Много было высказываний (предположений) о том, что мировая добыча нефти при ожидаемых темпах потребления достигнет максимального уровня к концу 1980-х гг., затем будет понижаться.

В качестве альтернативных источников энергии Р. Д. Хэмфри, Ф. К. Спригенс и Д. Р. Крейг (Канада) в докладе «Решение энергетического



Наследство войны.
На площадке строящегося терминала МНПП.
г. Приморск, Ленинградская обл., 2004 г.

Представьте: сколько было этого «добра» на территории Украины, Белоруссии, Прибалтики, РСФСР после войны!
Но, независимо от этого, разминировали, взрывали и строили МНПП и другие объекты ТЭК.

кризиса в Канаде путем переработки битуминозных песчаников», а также Р. Мунген (США) и Д. Г. Нихлос (Канада) в докладе «Вытеснение нефти из битуминозных песков Атабаски методом частичного сжигания в пласте и разработка месторождений тяжелой нефти в Северной Альберте» рассматривали возможность использования битуминозных песков для получения жидких топлив. Г. Пишлет, Г. Шульц и Т. Хейте (ФРГ) в докладе «Производство жидких топлив из угля в Западной Европе и Африке» и Г. Р. Хилл, С. Б. Альберт и Х. Х. Гильман (США) в докладе «Жидкие топлива из угля в США» обсуждали возможность применения каменного угля в качестве заменителя жидкого топлива. Г. Е. Бонд (США) в докладе «Перспективы использования горючих сланцев в США» важным источником энергии считал горючие сланцы.

Прошли годы, а приведенная выше информация из монографии Е. П. Серегина «Развитие химмотологии» (2018) актуальна была в СССР уже в начале 1980-х гг. Добыча нефти и нефтепереработка росли, объемы потребления народным хозяйством и Вооруженными Силами СССР постоянно увеличивались, нагрузка на железнодорожный транспорт стала значительной.

В этих условиях появилось распоряжение Совета Министров СССР от 27 июня 1979 г. № 1479 р, в котором сказано: *«В целях сокращения перевозок нефти и нефтепродуктов по железным дорогам, увеличения объемов транспортировки этих грузов по трубопроводному транспорту и усиления в связи с этим работ по строительству соответствующих нефтепроводов и нефтепродуктопроводов и других объектов, связанных с транспортировкой нефтегрузов...»*

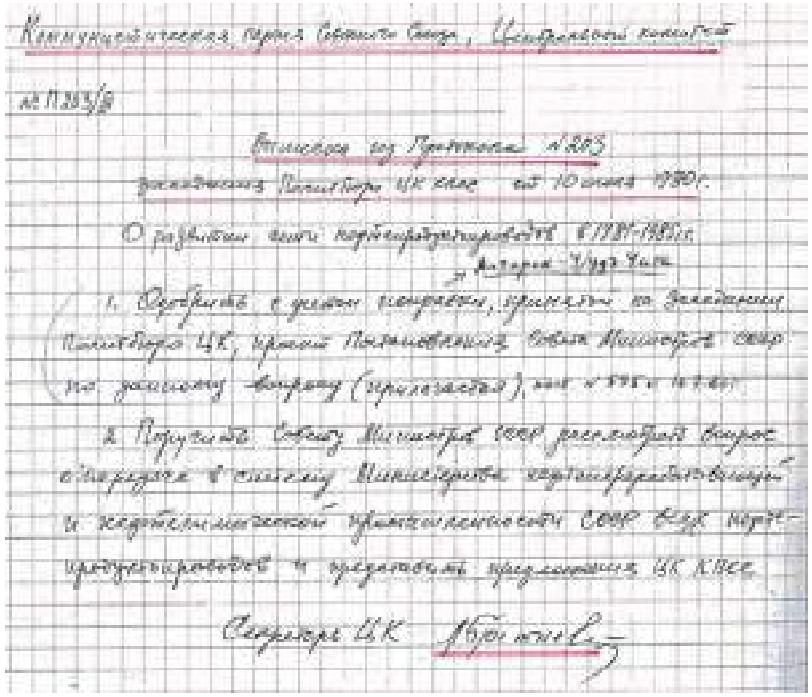
Далее по пунктам идут конкретные указания Миннефтепрому, Миннефтегазстрою, МПС, Минтрансстрою, Минпромстрою, Минтяжстрою, Миннефтехимпрому о вводе в действие различных объектов.

«4. Принять предложение Совмина РСФСР, Минефтепрома и Госплана СССР об увеличении на 1979 г. Совмину РСФСР объема капитальных вложений на 1 млн рублей и фонда заработной платы работников проектно-изыскательских организаций, подведомственных Совмину РСФСР, на 0,35 млн руб. и подведомственных Миннефтепрому на 0,15 млн руб. для выполнения дополнительного объема проектно-изыскательских работ по нефтепродуктопроводам: Синеглазово — Свердловск, Новки — Рязань — Тула — Орел, Никольское — Воронеж — Белгород — Харьков и Ангарск — Улан-Удэ — Чита.

Финансирование указанных капитальных вложений произвести за счет общих ассигнований на капитальное строительство, установленных на 1979 г. по народному хозяйству».

Министерство обороны (ЦУРТГ МО СССР) постоянно «стучится во все двери» по срочному вопросу «О запасах горючего для ВС СССР и строительстве нефтепродуктопровода на востоке страны», в связи с этим выходит в свет Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 апреля 1980 г. № 349-103.

Это Постановление подписали: Председатель Совета Министров СССР А. Косыгин и Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. Брежнев.



Документы особой важности писались в ЦК КПСС иногда от руки и подписывались Генеральным секретарем в рукописном виде. Это значительно ускоряло процесс прохождения документа по инстанциям в аппарате

В нем в пунктах 1, 2, 3 говорилось: *«Принять предложение Минобороны о дополнительном накоплении для ВС СССР в 1981–1990 гг. запасов нефтепродуктов...».*

Далее по пунктам:

«5. Совету Министров РСФСР и Министерству нефтяной промышленности совместно с Министерством обороны, Министерством путей сообщения и другими заинтересованными министерствами и ведомствами СССР разработать предварительные соображения по обоснованию строительства нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита (с учетом возможностей железнодорожных перевозок нефтепродуктов в этом районе) и представить их в Госплан СССР и Госснаб СССР в июне 1980 г.

Госплану СССР и Госснабу СССР рассмотреть совместно с Министерством обороны указанные предварительные соображения и представить до 1 сентября 1980 г. в Совет Министров СССР предложения по обеспечению нефтепродуктами потребителей в районах Забайкалья в особый период и по строительству нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита.

6. Совету Министров РСФСР и Министерству нефтяной промышленности ускорить разработку технико-экономического обоснования строительства неф-

тепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита и представить его в Госплан СССР до 1 ноября 1980 г.».

Во исполнение этого Постановления на Госкомнефтепродукт РСФСР председателем Совета Министров РСФСР М. С. Соломенцевым были возложены следующие обязанности:

«а) по согласованию с Минобороны, МПС и другими заинтересованными министерствами и ведомствами разработать предварительные соображения по обоснованию строительства нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита (с учетом возможностей железнодорожных перевозок нефтепродуктов в этом районе) и представить их в Госплан СССР и Госснаб СССР в июне 1980 г., имея в виду, что это задание постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 апреля 1980 г. №349-103 возложено также на Миннефтепром;

б) ускорить разработку технико-экономического обоснования строительства нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита и представить его в Госплан СССР до 1 ноября 1980 г., имея ввиду, что постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 апреля 1980 г. №349-103 указанное задание возложено и на Миннефтепром».

Кроме того, было поручено Госкомнефтепродукту РСФСР совместно с Минобороны, Минвостокстроем, Минтрансстроем, Минпромстроем СССР, Минтяжстроем СССР, Миннефтегазстроем и другими заинтересованными министерствами и ведомствами подготовить и до 15 июня 1980 г. представить в Совет Министров РСФСР согласованные с Госпланом РСФСР предложения по обеспечению выполнения предусмотренных заданий Госрезерву по данному вопросу.

Время шло, «борьба» за строительство нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита периодически, в зависимости от обстановки, ужесточалась или затихала. Уже в 1982 г. было все-таки с большими трудностями разработано ТЭО по строительству специального нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита. Основные выводы из этого ТЭО были доложены в письме Госплана СССР и Госстроя СССР в Совет Министров СССР:

«...срок ввода в эксплуатацию — 1992 г.;

— стоимость строительства — 1403 млн руб.;

— по выделению капитальных вложений на его строительство по отрасли — транспорт нефти, нефтепродуктов и снабжения народного хозяйства нефтепродуктами потребуется практически приостановить строительство нефтепродуктопроводов по всей территории страны в XI — XII пятилетках (на 1981—1985 гг. предусмотрено 591 млн руб.);

— из-за высокой стоимости строительства и низкой экономической эффективности, строительство его для нужд народного хозяйства не может быть признано целесообразным;

— Госплан СССР и Госстрой СССР считают целесообразным поручить Государственному Комитету СССР по обеспечению нефтепродуктами совместно с Минобороны разработать вариант обеспечения Забайкалья нефтепродуктами в особый период, рассмотреть вопросы сооружения новых и развития действующих

хранилищ нефтепродуктов и нефтебаз как в районе Транссиба, так и БАМа с сооружением в необходимых случаях подводящих трубопроводов с выдачей из них нефтепродуктов на железную дорогу и полевые раздаточные пункты».

Так закончилась целая «эпопея» строительства специального трубопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита. По этому вопросу в книге «О службе и дружбе» написано: *«Стратегическому видению В. В. Никитиным ключевых проблем укрепления обороноспособности страны можно было только удивляться. В конце 70-х — начале 80-х гг. прошлого века очень остро встал вопрос о строительстве стационарного нефтепродуктопровода Ангарск — Улан-Удэ — Чита. Он нужен был народному хозяйству, а еще больше Вооруженным Силам. Отношения с Китаем в те годы были очень напряженными. Единственная железная дорога — Транссибирская магистраль могла быть выведена из строя в результате возможных военных действий на многих участках, причем на продолжительное время. А для обеспечения войск горючим в случае конфликта ежесуточно требовалось подавать десятки тысяч тонн горючего. С таким объемом поставок мог справиться только стационарный нефтепродуктопровод. Главным координатором проекта от Минобороны являлся генерал-полковник В. В. Никитин. Он его активно "продвигал". Этим вопросом занимались Госплан СССР, Госкомнефтепродукт, Минфин, Миннефтегазстрой. Проблему держали под контролем ЦК КПСС, Совет Министров СССР. Даже Политбюро уделяло внимание этому проекту, но дело с места не двигалось. Принималось много решений, рассматривалось несколько вариантов строительства по объемам, срокам, маршрутам. В. В. Никитин упорно добивался выбора оптимального варианта — строить в кратчайшие сроки, без разбивки на этапы и очереди».*

И далее: *«Когда я начал служить в управлении, мне поручили заниматься и этим вопросом. Для согласования деталей документов пришлось пройти все министерства, Госплан СССР, и, наконец, дошла очередь до ЦК КПСС. Здание, где располагался нужный мне отдел, находилось на Старой площади, совсем рядом с моим местом службы. Пропускали тогда в это главное управление по заявке ЦУРТГ МО просто по партийному билету, без всяких формальностей. Нашел куратора проблемы, захожу к нему в кабинет. Сейчас точно не помню его фамилию (то ли Гришин, то ли Мишин, а может быть, как-то по-другому). Сидел мой "визави" за совершенно чистым столом, никаких стопок бумаг, только куча телефонов сбоку. Но разговор этот партийный аппаратчик повел конкретный, с хорошим знанием вопроса. В течение 20 минут он меня убедил, что трубопровод целесообразно начать строить "завтра", но в первый год соорудить 50 км, а остальные 360 км растянуть на последние две пятилетки. Я по своей простоте и наивности, еще не зная бюрократических хитростей, кивал головой, как бы соглашаясь с доводами собеседника.*

Тем не менее, понимал, что хотя являлся представителем Министерства обороны по вопросу, но решение принимать не мне. А этот партийный руководитель снимает трубку "кремлевки", набирает номер Никитина и говорит:

— Василий Васильевич! Мы здесь посоветовались с товарищем Шеиным и решили, что трубопровод будем строить так... — Чиновник положил трубку, повернулся ко мне и сказал: — Вас срочно вызывает товарищ Никитин.

Я, довольный тем, что проблему, которой до меня занимались лет 5—7, решил за 20 минут и вот-вот начнется стройка, направился в свое управление. Войдя в кабинет В. В. Никитина, доложил ему о прибытии. А он, даже не дослушав мой доклад, "спустил на меня таких кобелей", каких я никогда до этого не получал. Такой разнос слышал впервые в жизни. Потом, успокоившись, генерал-полковник мне обстоятельно объяснил, что функционер из ЦК просто заманил меня "в ловушку" и поиздевался, заметив молодость и некомпетентность в аппаратных играх. Да, формально могли начать строительство, но растянули бы его на десятилетие и никогда бы не закончили, такой вариант неприемлем для Минобороны. Никитин просветил меня: кто на каком уровне может принимать решения. ЦК КПСС — это инстанция, где не может что-то решить даже В. В. Никитин — только министр обороны СССР, поскольку он тогда был членом Политбюро. Кстати, и мой собеседник являлся только исполнителем. Чуть в большем ранге, чем я. Очень полезную выслушал лекцию, но В. В. Никитин никогда больше не напоминал об этой оплошности, понимая коварство партийного чиновника и то, что я нисколько не виноват. Но повод для воспитательного воздействия "Вась-Вась" использовал умело. Это иногда так Никитина называли старшие начальники, и мы, его подчиненные, об этом знали.

Прошло несколько лет, отношения с Китаем улучшились, и надобность в строительстве того трубопровода временно отпала»[1].

И опять политика. Военно-политическая обстановка оказала воздействие на саму идею существования специального трубопровода, т. е. быть ему или не быть, и неважно, каким он планировался к эксплуатации: в стационарном или полевом исполнении. К тому времени специалистами ЦУРТГ МО, ЗабВО, ДВО в срочном порядке был обоснован комплекс мероприятий по созданию повышенных запасов горючего в этих округах в основном за счет дополнительного строительства стационарных складов горючего на маршрутах выдвижения войск.

Время шло вперед. Политика, задачи, приоритеты для народного хозяйства, обороны страны менялись, уточнялись. Но в ЦУРТГ МО СССР по-прежнему особое внимание уделялось постоянному развитию и совершенствованию полевых и стационарных трубопроводов и, в том числе, созданию новых специальных трубопроводных систем. В этой работе теперь уже постоянно участвовали ЦУРТГ МО СССР (В. В. Никитин, офицеры ЦУРТГ МО СССР, в т. ч. К. Г. Шеин), Штаб Тыла ВС СССР (И. М. Голушко, А. М. Смуров). В конце 1983 г. изъяли из архива протокол от 24.06.1979 г. совещания в СЭВ представителей Госплана СССР, СЭВ, Минобороны, Варшавского договора. На нем обсуждались уже в то время предложения по созданию единой трубопроводной сети на западе СССР, в странах Варшавского договора. Согласно Протоколу, в рабочем порядке были внесены **нижеследующие предложения.**

[1] Шеин К. Г. О службе и дружбе. Тула, 2019. С. 188—189.

1) От действующего (СССР) Полоцк — Вентспилс с пункта Елгава на Квидзын и Щецин (ПНР), Шведт, Нейбранденбург и Висмар (ГДР).

Здесь целесообразно начало трубопровода взять с Полоцкого НПЗ по планируемому Госпланом СССР в XI пятилетке продуктопроводу Полоцк — Вильнюс и далее по предлагаемой трассе. Этим самым создается независимый трубопровод с Полоцкого НПЗ.

2) Брест (СССР), Прушкув (Юг Варшавы), Познань (ПНР), Потсдам, Виттенберг и Нордхаузен (ГДР).

Здесь целесообразно проложить продуктопровод: Брест (СССР), Плоцк (НПЗ ПНР), Котбус, Лейпциг, Эрфурт (ГДР).

Или Жабинка (СССР), Малашевичи (ПНР), далее по предлагаемому ПНР к строительству трубопроводам на Люблин, Скаржиско, Лодзь (ПНР), далее по действующим Лодзь — Плоцк — Быдгош и далее на Котбус (ГДР), Лейпциг, Эрфурт (ГДР).

3) Чоп (СССР) по газопроводу «Братство» на Шаги, Нитру, Брно, Стржелице (ЧССР), далее по продуктопроводу Стржелице — Шлапанов — Роуднице, Мост (ЧССР), далее Цвиккау, Заальфельд (ГДР).

Отвод от него: Шлапанов — Плзень — Карловы-Вары построен и действует. Братислава — Клобоуки — Шлапанов — Роуднице — Мост (действует).

4) Нефтепродуктопровод: Броды (СССР) — Краков (ПНР) — Стржелице (ЧССР) дублирует трубопровод Чоп — Шаги — Стржелице (не целесообразно).

5) Продление действующего нефтепродуктопровода Кременчуг — Киев — необходимо продлить не на Коростень, а на Ровно.

6) Продуктопровод на ВНР, предлагаемый к строительству, уже существует: Берегово (СССР, южная окраина Чопа), Ленинварош (ВНР), Сазхаломбатта (ВНР) и далее разветвляется:

— на северо-запад — Комаром (граница с ЧССР);

— на юго-запад — Печ (к границе СФРЮ);

Целесообразно согласиться с предложением построить МНПП от Сазхаломбатта на Надьканижа.

7) Продуктопровод Кременчуг — Херсон — Одесса — Рени нами предложен к строительству в 1986—1990 гг.

Рени — Плоешти (СРР) — действует.

Плоешти — Констанца (СРР) — действует.

Плоешти — Джурджу — действует, целесообразно продлить Джурджу (СРР) — Ловеч — София — Сандански (НБР).

8) Продуктопровод Плоешти — Петрошани, Лугож — Арад (СРР) целесообразно построить и продлить в ВНР до продуктопровода Ленинварош — Сазхаломбатта.

9) В Болгарии действует продуктопровод Бургас — Карнобат — Стара-Загора — Пловдив — София.

Целесообразно соединить продуктопровод Плоешти — Констанца (СРР) с продуктопроводом НБР на Карнобат.

Кроме этих нефтепродуктопроводов необходимо предусмотреть для создания единой трубопроводной сети на Западном ТВД, ее живучести, строительство трубопроводов:

– Полоцк – Брест;

– Кириши – Новгород – Псков – Таллин (проектируется, строительство намечалось на 1981–1985 гг.);

– Мичуринск – Унеча – Ровно (2-я линия);

– продлить строящийся трубопровод Кременчуг – Черкассы (1975–1980) на Винницу – Тернополь – Страшевичи (1-К);

– продлить строящийся в X пятилетке трубопровод Мичуринск – Белгород – Харьков на Кременчуг.

В конце 1983 г. В. В. Никитин провел совещание, на котором присутствовали генералы: Н. И. Базанов, А. М. Сиренко, А. Г. Карташов, В. И. Федоров, Г. М. Ширшов, полковники Ю. Н. Коршунов, В. А. Долгов, С. А. Сеферов, Н. Н. Новохатний, В. А. Гладкий, Н. Н. Могила, подполковники: Ю. В. Федотов, К. Г. Шеин по вопросу совершенствования системы обеспечения горючим в западных приграничных районах страны и на территории Восточной и Центральной Европы. Начальник ЦУРТГ МО СССР очень коротко проинформировал о состоянии существующей системы обеспечения горючим. Высоко оценил труд многотысячного коллектива различных министерств, ведомств, Совета Министров СССР, ЦК КПСС, рабочих, служащих по созданию специальной трубопроводной системы СССР – ЧССР. На совещании были заслушаны выступления начальника 1-го отдела, начальников 1-го и 2-го управлений с предложениями по дальнейшему совершенствованию системы обеспечения горючим. Много говорилось о запасах горючего, их защищенности, ППР, ВПР, пропускной способности железных дорог, создании новых специальных трубопроводных систем (например, СССР – ВНР).

Василий Васильевич выслушал всех и в конце совещания поставил задачу Ю. Н. Коршунову собрать совместно с управлениями, представителями службы в ГШ ВС СССР, штабе Тыла ВС необходимые материалы по ВНР, соотношению экономических показателей со странами НАТО, США, системам транспортного обеспечения и на основе их анализа подготовить реальные предложения. И этот вопрос снова рассмотреть в январе 1984 г. При этом заметил, что у нас уже есть положительный опыт по созданию специальной трубопроводной системы СССР – ЧССР и надо его использовать и распространить на другие страны Восточной Европы. Закипела работа, и уже к новому 1984 году совместными усилиями В. И. Еремеева, Ю. В. Федотова, а также моими, т. е. штаба Тыла ВС СССР, ЦУРТГ МО, СЭВ, Госкомнефтепродукта СССР был подготовлен необходимый материал для В. В. Никитина.

Справка по ВНР
(Начальник штаба ЮГВ доложил в ГШ)
(24.12.1983 г.)

1. Разведанные запасы нефти на территории ВНР составляют около 20 млн т, добыча нефти – 2 млн т в год.

2. Мощность нефтеперерабатывающей промышленности составляет 10 млн т в год, потребность в нефти удовлетворяется главным образом за счет поставки нефти из СССР по нефтепроводам «Дружба I» и «Дружба II».

Дружба I: Граница СССР – Братислава – Сазхаломбатта.
Производительность – 625 м³/час.

Дружба II: Западная граница СССР (Берегово) – Сазхаломбатта.
Производительность – 625 м³/час.

Кроме того, ВНР будет ежегодно получать около 5 млн т нефти из стран Ближнего Востока по нефтепроводу «Адриатика», начинающемуся в югославском порту Риекка.

Производительность – 1250 м³/час, диаметр – 600 мм.

3. Основные НПЗ ВНР:

– Сазхаломбатта – 6 млн т в год, рез. емкость – 850 тыс. м³;

– Комаром (Сень) – 2 млн т в год, рез. емкость – 350 тыс. м³;

– Ленинварош.

4. По предварительным данным Союзнефтьэкспорта, поставка нефтепродуктов в ВНР – составит:

В 1982 г. поставка НП из СССР в ВНР
составила всего: 1082 тыс. т,
в том числе АБ (76 неэт.) – 336 тыс. т;
ДТ (40 – 0,2) – 490 тыс. т;
ДТ (40 – 0,5) – 256 тыс. т.
В 1985 г. будет всего 1700 тыс. т,
в том числе АБ – 600 тыс. т;
ДТ – 1100 тыс. т;
ДТ поступает с Куйбышевского НПЗ по ГОСТ 305-82 (ДЛ-0,2-62).

Конечно, чтобы принять решение – где строить специальную трубопроводную систему и, главное, зачем именно новую, надо сначала познать систему транспортного обеспечения, посчитать даже все ж/д цистерны, танкеры, пропускную способность, живучесть и т. д. Поэтому на свет появились такие аналитические данные:

Таблица 23

№ п/п	Показатели	Территории			Страны		
		Зап.	Ц.-Евр.	Соотн.	СССР	США	Соотн.
1	Плотность авт. дорог, км/100 кв. км	91,8	144,5	1:1,3	16,3	66,4	1:4
2	Пропускная способность основных автодорожных направлений, тыс. авт/сутки	5–6	7,5–9,5	1:1,5	5-6	7–14	1,5:2,5
3	Протяженность железных дорог, тыс. км	51,2	73	1:1,4	145,8	330	1:2,3
4	Пропускная способность ж/д, напр., пар. поездов в сутки	518	500	1:1	1080	1190	1:1,1
5	Рабочий парк грузовых вагонов, тыс. ед.	556	681	1:1,2	1326	1039	1:0,8
6	Наличие поездных локомотивов, тыс. ед.	14,3	15,3	1:1,1	47,9	30	1:0,6
7	Наличие морских судов, всего						
	тыс. ед.	1159	12500	1:10,7	1790	1136	1:0,6
	грузоподъемность, млн т	1055	10246	1:9,7	1483	774	1:0,5
	танкеров, тыс. ед.	104	2254	1:21,6	313	362	1:1,2
	грузоподъемность, млн т	2,9	56	1:19,3	7,1	17,4	162,5
8	Возможности флота по перевозке войск (дивизий), ед.	5	30	1:6	8	4	1:0,5
9	Наличие речных судов, тыс. ед.	7,3	21,8	1:3	14	30	1:2,1
	грузоподъемность, млн т	4,5	13,0	1:2,8	15,0	40	1:2,6
10	Наличие самолетного парка ГА, ед.	470	900	1:1,9	2870	2630	1:0,9
11	Транспортные возможности ГА одного рейса л/с тыс.	25,0	92	1:3,7	158	255	1:1,16
	грузов, тыс. т	2	6	1:3	24	29,3	1:1,2
12	Количество аэропортов, всего:	50	200	1:4	450	2000	1:4,4
	из них с ВПП длиной 1800 м и более	30	100	1:3,3	160	750	1:4,7

Соотношение экономических показателей

Таблица 24

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	Социал. страны Варшавского договора		Капиталистические страны НАТО		Соотношение	
			Всего	в т. ч. СССР	Всего	в т. ч. США	ВД: НАТО	СССР: США
1	Производство электроэнергии	млрд кВт/ч.	2022,3	1599	4786,1	2667	1:2,4	1:1,7
2	Добыча: – нефти	млн т	628	615	822	439	1:1,3	1:0,7
	– природного газа	млрд м^3	750	686	755	485	1:1	1:0,7
	– угля	млн т	1540,1	751	1281,7	800	1:0,8	1:1,1
	– железной руды	млн т	253	250	118,5	49,2	1:0,5	1:0,2
3	Выплавка: – чугуна	млн т	144	110	150	45,4	1:1	1:0,4
	– стали	млн т	220	161	235	80	1:1,1	1:0,5
4	Производство автомобилей	тыс. шт.	3285,2	2246,0	25925,0	11359	1:7,9	1:5,5
5	Валовый сбор зерна	млн т	302,1	210,1	577,8	348	1:1,9	1:1,6
6	Поголовье крупного рогатого скота	млн голов	153	121				

Сравнительный анализ систем материального обеспечения

Таблица 25

	Дивизия			Армия, арм. корпус			ТВД		
	СССР	США	Соот.	СССР	США	Соот.	Зап.	Ц.-Евр.	Соот.
Размер запасов горючего, условно									
всего, на сутки	5	7	1:1,4	7	15	1:2	45	30	1:0,7
– из них возимые,									
сутки	5	4	1:0,8	7	5	1:0,7	9	6	1:0,7

Сегодня при сравнении цифр 40-летней давности возникает мысль, как ответственно, грамотно подходили к принятию решения наши начальники. Главное не навредить! Не закопать государственные деньги.

Всего на Западе тогда было 12 ППР с перегрузочной способностью 550 поездов в сутки, ВПР – более 30, и в них входили силы и средства Службы горючего (трубопроводные подразделения, полевые склады горючего, автомобильные роты, взводы, отделения подвоза РТ).

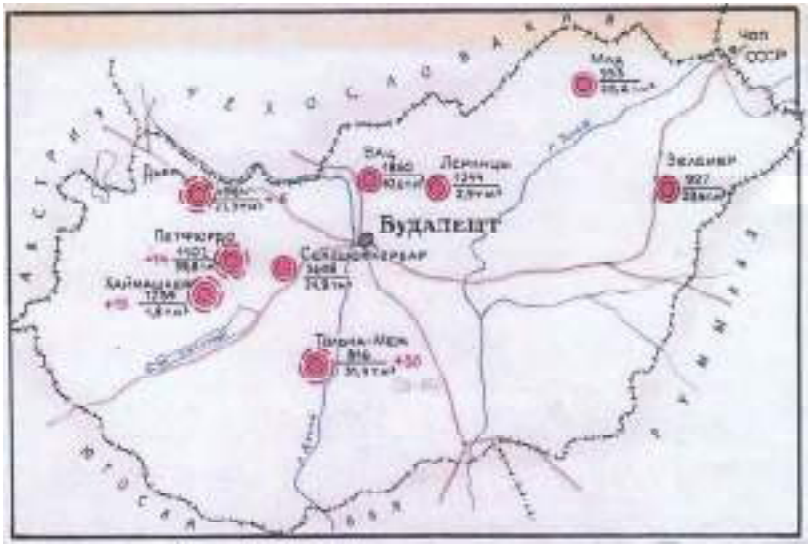
Железнодорожные цистерны стран Варшавского договора

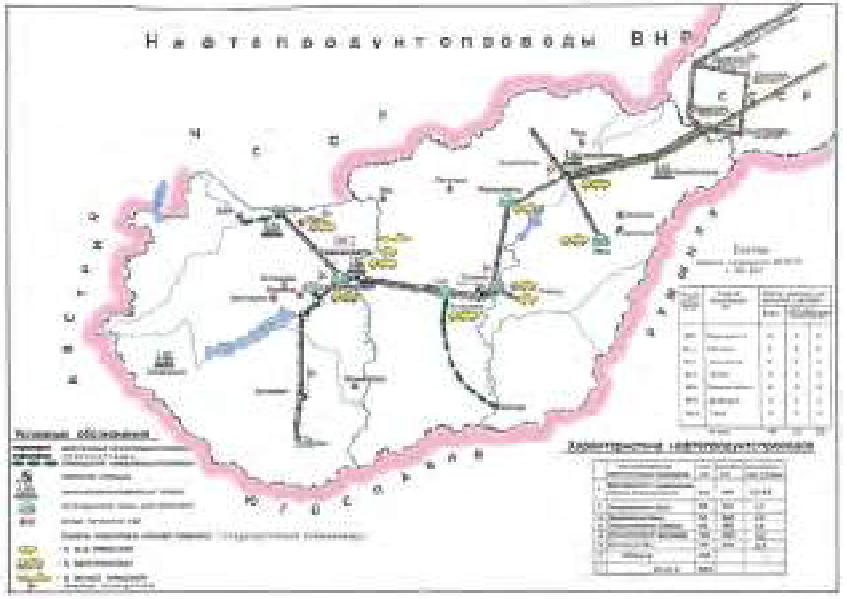
Таблица 26

Страны	Общее количество жел. дор. цистерн (тыс. шт.)	Выделяемые количества на ППР согласно протокол. решению между ГШ (шт.)	Обеспечение перевалки горючего с воды на сушу (т в сутки)
ГДР	29	1500	4000
ПНР	28,3	2500	8000
ЧССР	11,9	800+900 в ПНР	–
ВНР	5,5	800	–
СРР	8,5	800	–
НРБ	4,2	800	8000
Итого	87,4	8100	20000

Имея вышеперечисленные исходные данные, специалисты Службы горючего (ЦУРТГ МО, 25 ГосНИИ) совместно с различными министерствами (ведомствами) СССР готовили предложения по созданию новых трубопроводных или иных систем для надежной подачи горючего в угрожаемый период.

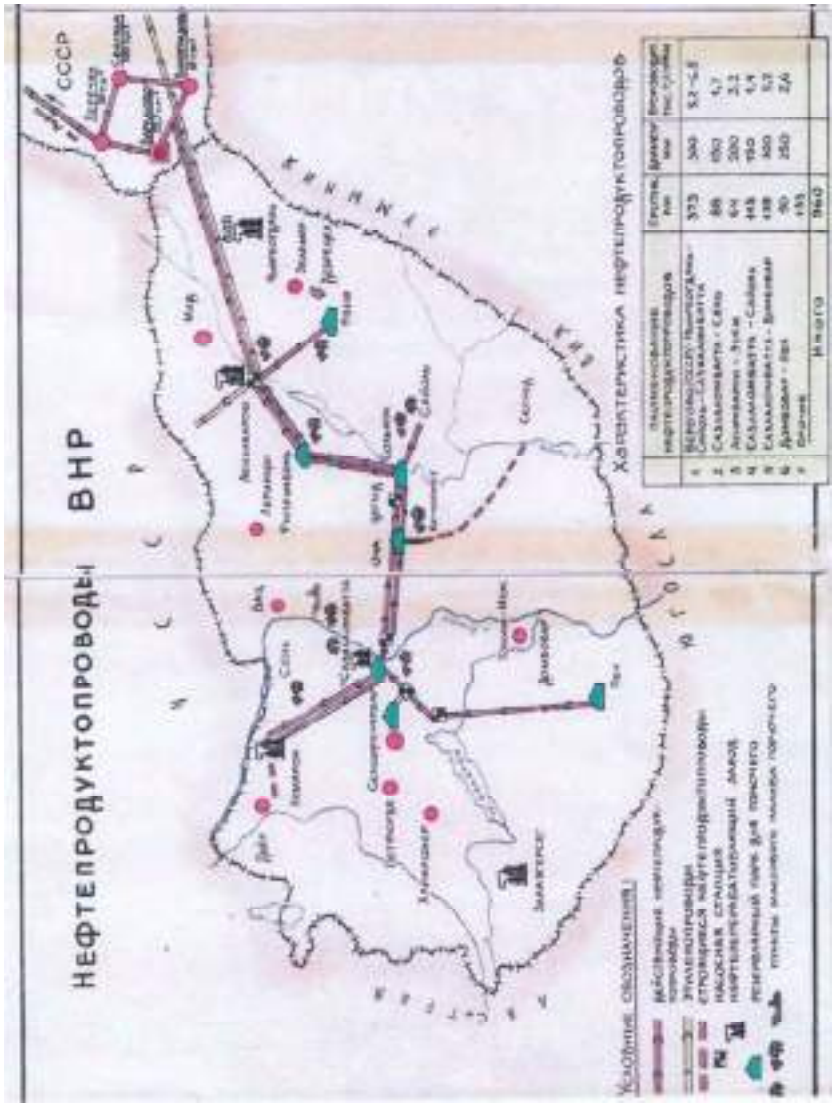
Так рождалась новая специальная трубопроводная система СССР – ВНР. Опыт уже был по созданию таких систем, да и сама гидравлически связанная трубопроводная система «Содружество» была уже в эксплуатации на террито-






Существующие возможности венгерских нефтепродуктопроводов

Договорудованием нефтепродуктопроводов предусматривается (до 1987 г.):



рии СССР и ВНР. Конечно, не было еще международного соглашения, пунктов массовой выдачи горючего в ж/д, автомобильный транспорт в назначенных районах, правил эксплуатации, комендатур и т. д. Над этим предстояло еще работать.

Новая задача облегчалась тем, что, по сравнению с системой СССР – ЧССР, будущая специальная трубопроводная система СССР – ВНР не включала в себя нефтепроводы, газопроводы и их площадочные сооружения.

26 апреля 1985 г. в Москве было подписано Соглашение между правительствами Союза Советских Социалистических Республик и Венгерской Народной Республики «Об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск». Это соглашение подписали: по уполномочию Правительства Союза Советских Социалистических Республик Н. К. Байбаков, по уполномочию Правительства Венгерской Народной Республики Л. Фалувеги.

Согласно этому Соглашению Правительство СССР и Правительство ВНР, исходя из советско-венгерского Договора о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи, заключенного 7 сентября 1967 г., руководствуясь

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВЕНГЕРСКИХ НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДОВ

Венгерские нефтепродуктопроводы подключены в районе Чоп (ст.Берегово) к трубопроводной системе СССР и обеспечивают выход к северо-западной (в районе Сень) и южной (в районе Печ) границам ВНР. Ежесуточно по ним подается для нужд ВНР до 3 тыс.тонн горючего, при расчетной производительности 5 тыс.тонн в сутки.

ДООБОРУДОВАНИЕМ НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДОВ ПРЕДУСМАТРИВАЕТСЯ (до 1987г.):

– повысить производительность нефтепродуктопроводов по перекачке горючего до 7,5 тыс.тонн в сутки (в особый период);

– оборудовать участки массовой выдачи горючего:

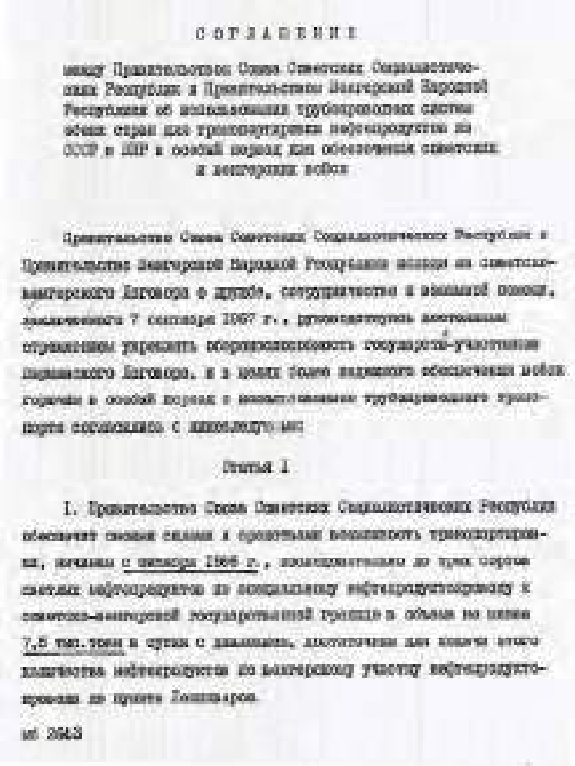
– в железнодорожный транспорт (Сайол, Сазхаломбатта) до 2,0 тыс.тонн в сутки в каждом пункте;

– в речной транспорт (Сазхаломбатта) – 2 тыс. тонн в сутки;

– в автомобильный транспорт (Ленинварош, Эбеш, Фюзешабонь, Сайол, Кечкемет, Сазхаломбатта, Секешфехервар, Сень) – 800 – 1000 тонн за три часа в каждом пункте;

– построить колодцы для подключения полевых магистральных трубопроводов;

– создать резерв средств технического прикрытия по взаимносогласованным решениям (в основном за счет предполагаемого к закупке у нас комплекта ПМТ).



СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Венгерской Народной Республики об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Венгерской Народной Республики исходя из советско-венгерского Договора о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи, заключенного 7 сентября 1967 г., руководствуясь постоянным стремлением укреплять обороноспособность государств-участников Варшавского Договора, и в целях более надежного обеспечения войск горючим в особый период с использованием трубопроводного транспорта согласились с нижеследующим:

Статья 1

1. Правительство Союза Советских Социалистических Республик обеспечит своими силами и средствами возможность транспортировки, начиная с октября 1986 г., исследовательно до трех сортов светлых нефтепродуктов по специальному нефтепродуктопроводу к советско-венгерской государственной границе в объеме не менее 7,5 тыс. тонн в сутки с давлением, достаточным для подачи этого количества нефтепродуктов по венгерскому участку нефтепродуктопровода до пункта Лошпаров.

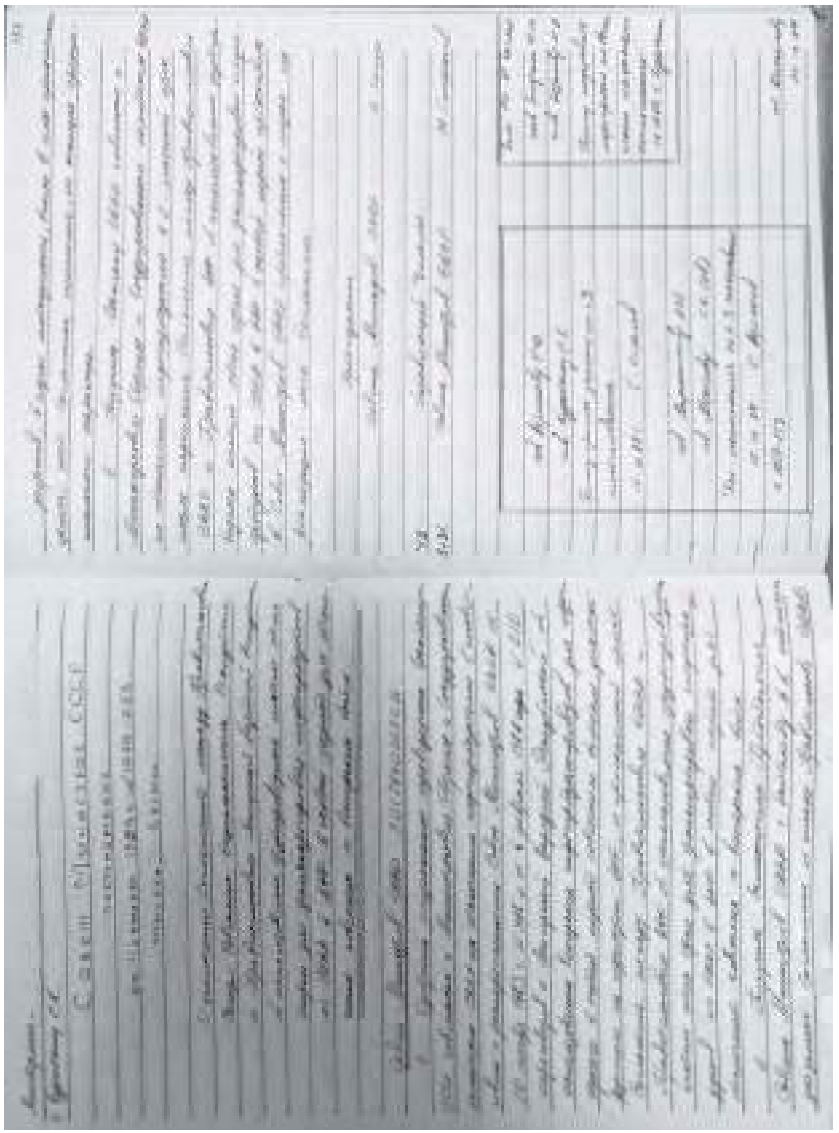


Совершено в г. Москве 21 апреля 1986 г. в двух заглавных экземплярах, каждый на русском и венгерском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию Правительства Союза Советских Социалистических Республик

По уполномочию Правительства Венгерской Народной Республики

постоянным стремлением укреплять обороноспособность государств — участников Варшавского договора, и в целях более надежного обеспечения войск горючим в особый период с использованием трубопроводного транспорта



экз.№ 1

ЗАМЕТНАЯ ЗАПИСКА

о встрече венгерской и
советской делегаций

В целях дальнейшей реализации положений межправительственного Соглашения от 26 апреля 1965 года о подготовке трубопроводных систем СССР и ВНР для подачи горячего венгерским и советским войскам в особый период и в соответствии с решением начальников генеральных штабов ВС СССР и ВНА в период с 1 по 12 июня 1987 года состоялась встреча специалистов двух стран (с 1 по 5 июня на советской и с 6 по 12 июня на венгерской территориях).

Советскую делегацию возглавлял К.Н.Баланов (в дальнейшем Советская сторона), венгерскую делегацию – Б.Макра (в дальнейшем Венгерская сторона). Состав делегаций прилагается.

На встрече уточнен и согласован проект Протокола между генеральными штабами ВС СССР и ВНА о порядке использования трубопроводных систем для подачи горячего венгерским и советским войскам в особый период. С этой целью венгерская и советская делегации договорились:

На советской территории с подключением Вилюк горячего и ответвлением Смалявичи – Дубровичи, вместимостью по 100 тыс. м³, трубопроводной системой СССР на территории Западносибирской области, включая магистральную насосную станцию в пункте Смалявичи для обеспечения подачи горячего на территорию ВНР с заданной производительностью.

Кроме того были определены места размещения военных комендатур на трубопроводе, уточнен порядок обеспечения их связью для управления подачей горячего в особый период.

3. Венгерская сторона считает необходимым провести совместное учение по управлению трубопроводной системой СССР – ВНР с участием советских и венгерских специалистов.

От Советской стороны	От Венгерской стороны
К.БАЛАНОВ	Б.МАКРА
Г.ЯКОВЛЕВ	Л.ДОЛАНЬ
"8" июня 1987 года	"8" июня 1987 года

Экз.№ 1

"УТВЕРЖДАЮ"
Заместитель министра обороны СССР –
начальник Главного политического управления
Вооруженных Сил СССР
Маршал Советского Союза
С.Ахромеев
"3" февраля 1988 г.

"УТВЕРЖДАЮ"
Начальник Главного политического управления
Венгерской народной армии – заместитель
министра обороны ВНР
генерал-майор
"12" февраля 1988 г.

ПОЛОЖЕНИЕ

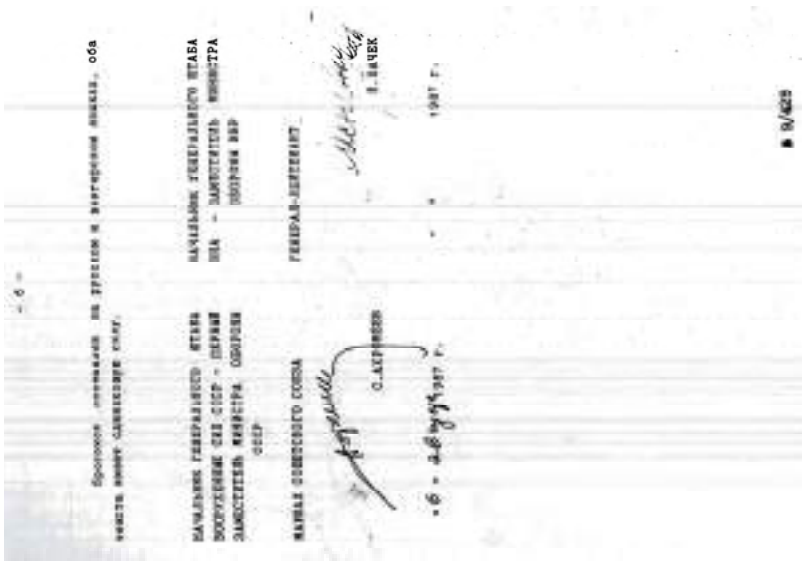
о совместных военных комендатурах Министерства
обороны СССР и Министерства обороны ВНР

13.

Совместные военные комендатуры в своей деятельности руководствуются настоящим "Положением" и "Правилами технической эксплуатации трубопроводной системы СССР – ВНР".

На основании настоящего "Положения" для каждой военной комендатуры в должностного лица разрабатываются конкретные функциональные обязанности, с учетом возлагаемых задач и особенностей эксплуатационного участка трубопровода.

Начальник Центрального управления Ракетного топлива и горючего МО СССР генерал-лейтенант И.Белашов	Начальник службы горючего ВВС Венгерской Народной Армии Этвеш Антал
"19" декабря 1987 г.	"6" января 1988 г.
16.12.1987 г.	





согласились с нижеследующим. Правительство СССР обязалось обеспечить своими силами и средствами возможность транспортировки, начиная с октября 1986 г., последовательно до трех сортов светлых нефтепродуктов по специальному нефтепродуктопроводу к советско-венгерской государственной границе в объеме не менее 7,5 тыс. т в сутки, с давлением, достаточным для подачи этого количества нефтепродуктов по венгерскому участку нефтепродуктопровода до пункта Ленинварош.

В целях реализации этого Соглашения вышло распоряжение от 19 июля 1985 г., подписанное Председателем Совета Министров СССР Н. А. Тихоновым. В нем говорилось:

– В связи с подписанием Соглашения между Правительством СССР и Правительством ВНР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск принять предложение Госплана СССР, Минобороны и Госкомнефтепродукта СССР и назначить тов. А. Д. Рудковского уполномоченным представителем Правительства СССР в целях обеспечения своевременного выполнения обязательств, вытекающих из указанного Соглашения;

– Обязать тов. Рудковского информировать в I квартале 1987 г. Госплан СССР и Минобороны о готовности трубопроводных систем СССР и ВНР к транспортировке нефтепродуктов в особый период;

– Разрешить Госкомнефтепродукту СССР и Минобороны осуществлять при необходимости по согласованию с Венгерской Стороной командирование в установленном порядке советских специалистов для консультаций по вопросам, вытекающим из указанного Соглашения;

– Минобороны в 6-месячный срок после завершения подготовки трубопроводных систем СССР и ВНР к транспортировке нефтепродуктов в особый период определить по согласованию с Венгерской Стороной порядок использования этих систем в особый период, а по вопросам, требующим решения Правительства СССР, представить предложения в Совет Министров СССР;

– Госкомнефтепродукту СССР и Миннефтегазстрою обеспечить строительство и ввод в действие в III квартале 1986 г. в районе города Свалява Закарпатской области (площадка 2/1 объекта 243) двух насосных станций, а также нефтеемкостей объемом 100 тыс. м^3;

– Минмонтажспецстрою СССР обеспечить по заказу Миннефтегазстроя изготовление из металлопроката заказчика недостающих металлоконструкций резервуаров для строительства указанных нефтеемкостей.

Уже несколько раз говорилось, и можно еще раз повторить, что в конце прошлого столетия начальники ЦУРТГ МО СССР генералы В. В. Никитин, И. Н. Базанов, В. А. Блохин, начальник Штаба Тыла ВС СССР генерал И. М. Голушко и многие другие внесли значительный вклад в создание и развитие специальных трубопроводных систем СССР – ЧССР, СССР – ВНР.

В книге «О службе и дружбе» сказано о том периоде: *«В декабре 1983 г. я под руководством И. Н. Базанова принимал участие в подготовке соглашения с Венгерской Народной Республикой по использованию советских и венгерских стационарных нефтепродуктов для обеспечения горючим войск в военное время.*

Подготовка межправительственного соглашения — это очень кропотливая, сложная задача, и тем более исполнялось это непосредственно под руководством Председателя Госплана СССР — заместителя председателя Совета Министров СССР Н. К. Байбакова. И. Н. Базанов не только лично сам редактировал, но и писал отдельные пункты соглашения.

При очередной рабочей встрече в Госплане СССР тов. Н. К. Байбаков в присутствии заместителя Министра обороны СССР Маршала Советского Союза С. К. Куркоткина заявил: «Не знал, что горючники могут так профессионально отрабатывать и межправительственные документы. Спасибо Вам, Иван Николаевич!". В январе 1984 г. в Будапеште специалистами МО СССР, Госкомнефтепродукта СССР и ВНР был подписан Протокол, а в 1985 г. — согласованное соглашение в г. Москве по этому вопросу между Правительствами СССР и ВНР, полномочными представителями от СССР были Н. К. Байбаков и И. Н. Базанов»[1].

И. Н. Базанов имел огромный практический опыт во всех отраслях многогранной деятельности Службы горючего, обладал бесценным искусством штабной культуры, мог писать и редактировать любые документы, в том числе в адрес ЦК КПСС, Правительства СССР и т. д. Этот опыт он передавал молодежи, и нам посчастливилось у него многому научиться.

В целях реализации положений межправительственного соглашения от 26 апреля 1985 г., Распоряжением Правительства от 19 июля 1985 г. № 1558 предписывалось министерствам обороны обеих стран, представителям министерств и ведомств ТЭК советской и венгерской сторон обследовать все объекты по трассе специального трубопровода СССР — ВНР, уточнить все необходимые перспективные задачи, спланировать работу на ближайшие 2 года, в том числе:

— подготовку необходимых межправительственных документов по линии министерств обороны и гражданских ведомств;

— ознакомление на советской территории с защищенными базами горючего в пунктах Свалява и Дубрыничи вместимостью по 100 тыс. м^3, трубопроводной системой СССР на территории Закарпатской области, включая магистральную насосную станцию в пункте Свалява;

— на венгерской территории — ознакомление с ходом строительства на специальном трубопроводе пунктов массовой выдачи горючего в различные виды транспорта и подготовки мест размещения совместных военных комендатур, порядок обеспечения их связью для управления подачей горючего в особый период.

Кроме того, договорились подготовить и провести специальное учение с участием советских, чехословацких и венгерских специалистов. В кратчайшие сроки совместными усилиями обеих сторон были разработаны следующие проекты документов:

— Протокол о порядке использования трубопроводных систем СССР и ВНР для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск;

— Правила технической эксплуатации трубопроводной системы СССР — ВНР;

[1] Шеин К. Г. Указ. соч. С. 550.

— Положение о совместных военных комендатурах Министерства обороны СССР и Министерства обороны ВНР.

Эти документы практически в течение года обсуждались, уточнялись, дополнялись исполнителями, снизу доверху, в кабинетах, на трассе (площадках) специального трубопровода на территории обоих государств. Каждый пункт, каждая статья рождались заново, порою даже обсуждение некоторых предложений затягивалось на несколько часов.

Очень сложно проходили мероприятия по подготовке к совместным протокольным решениям и учениям. Особенно запомнился мне такой эпизод.

Делегацию от СССР в ЧССР перед развалом Советского Союза возглавлял начальник ЦУРТГ МО СССР генерал-лейтенант В. А. Блохин. Остро в течение уже более 20 часов обсуждался вопрос финансирования расходов по статьям учений. Министр энергетики ЧССР, господин Эренбергер, отказывался от компенсации управленческих расходов в приграничной зоне на долевой основе. Стали думать, как это можно решить? И вдруг представитель ЧССР в СЭВ К. Зыкан проинформировал, что Эренбергер очень любит русские песни. Сразу пришла мысль: ведь В. А. Блохин великолепно играет на аккордеоне и исполняет, поет народные песни. На следующий день переговоры начались в «деловом центре» ЧССР словами министра энергетики, который, заметив в углу 12-регистровый аккордеон, сказал: «...А где исполнитель?». К. Зыкан ответил, что «есть настоящий профессионал, это В. А. Блохин». Попросили его что-то исполнить. Вначале была «Катюша», которую пели несколько голосов советских и чехословацких специалистов, а уже через час — это был «хор» в полном межгосударственном составе. Ближе к обеду министр энергетики ЧССР воскликнул: «Где протокол с замечаниями советской делегации? Мы его подписываем...».



Последние самые крупные учения на специальных трубопроводных системах СССР — ЧССР, СССР — ВНР (август — сентябрь 1989 г.) под руководством генерал-лейтенанта В. А. Блохина



В кабинете К. Г. Шеина (06.05.1994) участники Великой Отечественной войны генерал-полковник, начальник ЦУРГ МО СССР (1954–1984), В. В. Никитин и полковник, во время войны НСТ РАБ, Елизавета Александровна Мошкина



Первые самые важные мероприятия на трубопроводных системах под руководством В. И. Исакова и Д. В. Булгакова



Глава VII. Учения на специальных трубопроводных системах

Возвращаясь немного назад, в 60–80-е годы прошлого столетия, хочу отметить, что под руководством В. В. Никитина, И. Н. Базанова достаточно много проводилось учений на специальных трубопроводах на территориях СССР (ОдВО, КВО, ПрикВО, БВО, ЛенВО), стран Варшавского договора (ЦГВ, ЮГВ, ГСВГ, СГВ). По итогам каждого учения проводился подробный анализ, вскрывались недостатки, обязательно составлялся план устранения недостатков, результаты докладывались старшему начальнику. Контроль за исполнением был строжайший.

Из воспоминаний президента ОАО «АК «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметова: «*...В период с 1960 по 1969 г. был выполнен значительный объем научно-исследовательских и проектных работ по обеспечению устойчивого функционирования системы магистральных нефтепродуктопроводов в особый период. В дальнейшем необходимо было практическое подтверждение этих разработок. Для отработки возможности использования полевых магистральных трубопроводов Министерства обороны по техническому прикрытию стационарного нефтепродуктопровода при выводе из строя насосных станций и отдельных участков линейной части, было запланировано проведение в 1969 г. совместных учений на нефтепродуктопроводе Куйбышев – Брянск – Нейтоповичи.*

Эти учения были примечательны тем, что проводились впервые и что за день до начала учений произошла крупная авария на линейной части магистрали с выходом большого количества топлива на рельеф местности.

Я вспоминаю об этом не только как живой свидетель этих событий, но больше как должностное лицо, в обязанности которого входило руководство ликвидацией такой аварии. В это время я работал в должности старшего инженера – технического руководителя Никольской БПС.

В мае 1969 г. Никольская БПС и Брянское РНУ в целом ожидали прибытия воинских подразделений 5-го и 1461-го отдельных трубопроводных батальонов Киевского военного округа для проведения совместных тактико-технологических учений по техническому прикрытию стационарных магистральных нефтепродуктопроводов. Планировалось вместо условно выведенных из строя насосных станций "Никольское", "Становая" и "Стальной Конь" развернуть на каждой станции по четыре передвижные насосные установки ПНУ-100/200М, а на участке "Стальной Конь – 8н" (Почеп – Найтоповичи) проложить 62 км ПМТ-150 и обеспечить по этой схеме последовательную перекачку дизтоплива и автобензина.

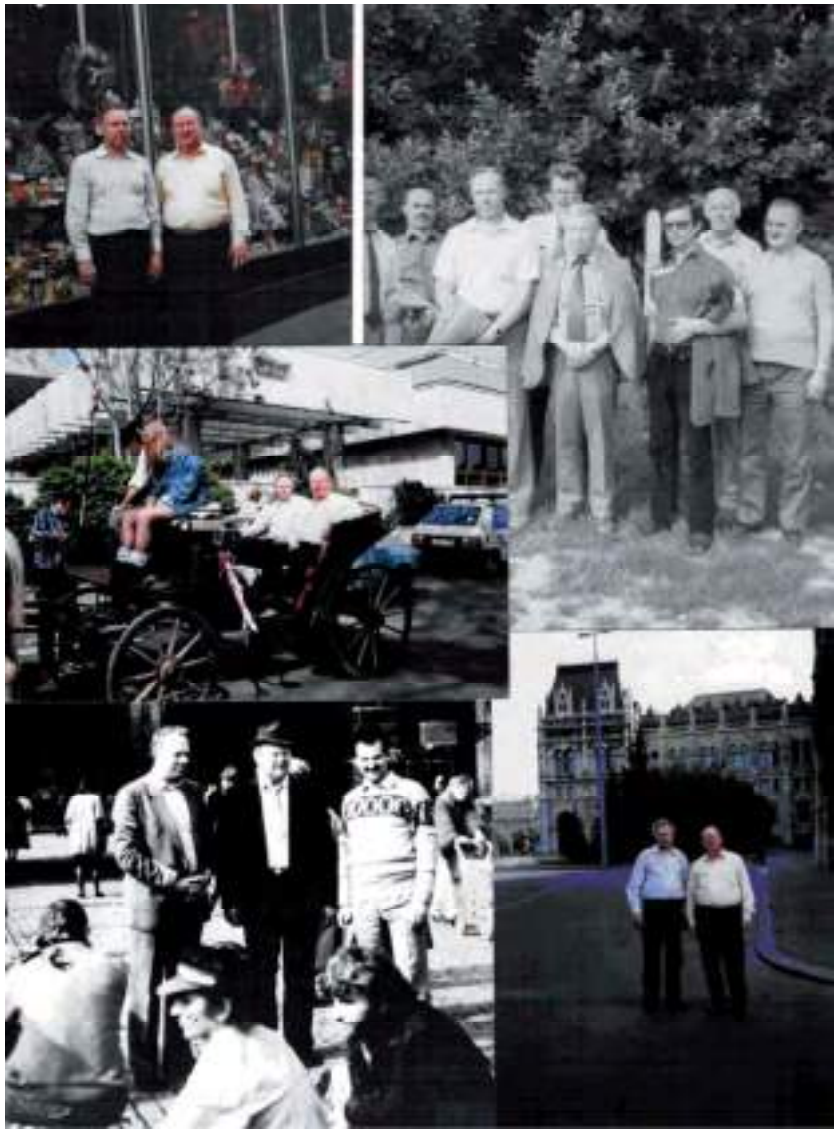
Пятница – конец рабочего дня и рабочей недели, начальник БПС Е. Е. Иноземцев ведет планерку, дает установки, ценные указания (ЦУ), как встречать и размещать военных трубопроводчиков. В селе Никольском ажиотаж среди женской половины населения. Наслышаны: едут потенциальные кавалеры, женихи (в перспективе). Подтягивались красотки и из г. Мичуринска, у всех нас праздн-



Последние самые крупные учения на специальных трубопроводных системах СССР – ЧССР, СССР – ВНР (август – сентябрь 1989 г.) под руководством генерал-лейтенанта В. А. Блохина

ничное настроение – будет интересная учебная и культурная программа, которая закончится совместным застольем и танцами...

Вдруг раздался страшный грохот, задребезжали окна в кабинете. Мы все подумали: пролетел реактивный самолет – истребитель на форсаже. Такое уже бывало. Минут через 45, когда планерка уже заканчивалась, тревожно зазвонил телефон на столе Е. Е. Иноземцева. Он поднял трубку, что-то буркнул, чертыхнулся и протянул трубку мне со словами: "Понимаешь, так сказать – я знаю, как там... это тебе". Я взял трубку, звонил старший оператор БПС, говорил очень взволнованно и нервно: "Минут 50 назад сработала защита по минимальному давлению на входе станции. В насосной был сильный грохот, видимо, насосы



Культурная программа после учений на специальных трубопроводах. Будапешт, Прага, 1989–1991 гг.



Во время специальных учений в ЧССР

работали в кавитационном режиме. Диспетчер Брянского РНУ дал команду отправить обходчиков на приемные линии в сторону БПС "Соседка", а перекачку на Брянск запустить из наших резервуаров. Мы запустили, вот уже 45 минут идет перекачка, а давление на выходе всего 9 атм. И не поднимается..." Я почти закричал в трубку: "Сколько откачали из резервуара...?" Оператор: "Весь резервуар РВС-5000...". Я кричу в трубку: "Немедленно остановите перекачку, отправляйте обходчиков на напорную линию трассы". Е. Е. Иноземцев с тревогой спрашивает: "Что же случилось?" Я ему: "Евгений Егорович, вы же сказали, что знаете, как там... А там, — говорю я, показывая в окно в сторону насосной, — похоже, авария и, по всей вероятности, очень серьезная. Видимо, учения будут проходить в боевых условиях. Диспетчер Брянска дал команду откачивать топливо из наших емкостей в чистое поле, а обходчиков отправил в другую сторону... Срочно прошу на выезд аварийную бригаду. В первую очередь, прошу грузить на трейлер бульдозер, экскаватор "Беларусь" отправить по трассе своим ходом. Я сам на автомобиле ГАЗ-69 должен выезжать на предполагаемое место разрыва трубы, похоже, это не далее чем 20—25 км на напорной части. Топлива вытекло очень много, не менее 5000 м³. Прошу вас, Евгений Егорович, организовать дополнительную бригаду. Рабочих сил существующей ремонтной бригады (АРС) не хватит, организуйте питание, а я поехал на трассу..." Еду по трассе, смеркается. Где-то на 21 км трассы натыкаюсь на огромную воронку, заполненную дизтопливом, небольшим ручейком топливо из воронки вытекает и теряется в пшеничном поле... Иду вдоль ручья, ноги от волнения подкашиваются, предполагаю, куда ушло топливо. За пшеничным полем овраг, который превращается в речку. В речке топливо течет большим слоем, границ и края не видно. Знаю, что эта речка где-то в 3-х километрах впадает в р. Воронеж. Если топливо попадает в р. Воронеж — это

катастрофа. Я на этой реке занимался подводной охотой, настолько в ней чистая вода. Бегу обратно на трассу, на машине мчусь по трассе обратно, вскоре встречаю трейлер с бульдозером. Поворачиваю тягач с трейлером в сторону устья речки. Несколько выше устья речки выгружаем бульдозер, и даю задание делать сплошную плотину через речку. Ширина плотины получается около 20 м. Еду на ближайший блок-пост (дом обходчика). Там есть аварийный запас труб Ду-500 мм. Смонтировали четыре плети труб с заглушками и задвижками Ду-150 мм на концах, везем к плотине, начинаем пересыпать новую плотину над уложенными в русло трубами. Набегают тучи, и как всегда некстати. Начинается сильный дождь. Верхняя плотина переполняется, приходится на плотину ставить дополнительно откачивающие насосы и откачивать донную воду через плотину.

Уровень топлива в верхней плотине держится на критической отметке и вот-вот перельется через плотину, нижняя плотина еще не готова. Дождь продолжается, ситуация становится критической. Звоню на БПС Е. Е. Иноземцеву и прошу, как только прибудет трубопроводный батальон, направить одно отделение с двумя ПСГ-160 (передвижная станция горючего на базе А/М ЗИЛ-130) к нам на помощь. Еле-еле успеваем пересыпать трубы, верхняя плотина начинает переливаться. Мы отрегулировали донный водосток и продолжили укреплять и досыпать нижнюю плотину. В итоге плотина получилась весьма солидных размеров, и на ней мы позже разместили четыре ПСГ-160 с трубной обвязкой. На месте аварии откопали трубу и откачали топливо. Разрыв трубы оказался по нижнему продольному шву по длине более трех метров с расхождением кромок до 40 см! Немудрено было в такую дырищу за 45 минут откачать около 4000 м³ (полный РВС-5000), и еще немало вытекло из трубы из-за перепада высот (разности геодезических отметок трассы). На аварийном участке врезали новую трубу длиной около 12 метров. На другой день прибыли военные в село Никольское. Одно отделение прислали к нам на помощь. Это было очень кстати, верхняя и нижняя плотина переполнялись, пришлось установить ПСГ-160 на перекачку донной воды через плотину. На исходе суток, вечером в субботу, магистраль запустили в работу. Дежурство на плотине постоянно продолжалось. Я знал, что в полутора километрах от плотины на трассе трубопровода, рядом с переходом трубы через другую речку, есть огромный котлован, где строители брали грунт при строительстве магистрали (видимо, для защитных сооружений). Обследовав этот котлован — карьер, я понял, что эту емкость можно было бы использовать для сбора топлива с реки и последующей закачки в магистраль, но для этого нужно было перекачивать топливо с поверхности реки в карьер, затем сделать в трубу врезку под давлением и закачать топливо в магистраль. В то время о приспособлениях для холодной врезки в трубу под давлением знали только теоретики и то далеко не все, а таких приспособлений не было нигде, поскольку не могли изготовить фрезу нужного качества. Карьер-котлован нуждался в укреплении откосов, особенно со стороны речки, где перемычка грунта около 10 метров в толщине и около 50 метров по длине могла пропускать (фильтровать) топливо в речку. Нужно было делать глиняный замок.

В понедельник на место аварии прибыла высокая делегация во главе с легендарным главным инженером Юго-Западного УМН Алексеем Андреевичем Криво-

носовым. Были высокие чины от военных, от Брянского РНУ — главный инженер Шлентов Иван Семенович. Надо было докладывать обо всем проделанном, и что предстоит сделать. Доложив о последующих наших намерениях, высказал просьбу найти и доставить к нам на трассу приспособление для врезки под давлением с диаметром фрезы 100—150 мм, от плотины к карьеру проложить 4 нитки ПМТ-150, доставить еще два ПСГ-160, с тем чтобы срочно перекачать топливо из речки в карьер (иначе можем упустить топливо в р. Воронеж), для врезки в трубу и закачки топлива из карьера в магистраль снизить давление в ней хотя бы до 30—40 атм.

Выслушав меня, А. А. Кривоносов сказал, что единственное приспособление есть на БПО в Сызрани, и то это приспособление в "боевых" условиях не опробовано. Другие меры он одобрил, похвалил нас за то, что сработали оперативно и не допустили попадания топлива в р. Воронеж. Однако крепко врезал за ошибку диспетчера Брянского РНУ.

Приспособление для врезки в трубу из Сызрани в г. Мичуринск на самолете АН-2 доставил начальник отдела эксплуатации Юго-Западного УМН Александр Иванович Семьянистов — талантливый и опытный инженер, впоследствии он работал главным инженером Южного УМН, а позже директором института "Гипротрубопровод".

Врезку в магистраль выполняли при давлении около 40 атм. Это было достаточно рискованно, но мы справились без инцидентов. Это было большим достижением в то время.

Карьер укрепили привозной глиной, проложили 4 нитки ПМТ-150 общей длиной 6000 п/м. Топливо с речки вплоть до пленки и чистой воды откачали в карьер. Размеры карьера были около 50х100 метров, глубина порядка 2 метров. Слой топлива в карьере образовался около одного метра, получилось, что мы собрали порядка 5000 м³ топлива и эмульсии с водой. После завершения работ замазученный грунт в карьере и по берегам речки выжгли. Любопытен тот факт, что около карьера на берег речки все же немного фильтровалось топливо. Обходчик поджег этот "фитиль", который тонкой линией длиной около 10 метров горел почти целый год. Ребята прозвали этот фитиль "огнем славы ликвидаторам аварии". Вся эта описанная эпопея длилась целую неделю. Мне первые 5 суток не пришлось сомкнуть глаз, еще двое суток ходил как лунатик и спал, стоя как лошадь. Было очень жаль, что мне не пришлось участвовать в основных учениях и даже на завершающем банкете. В то время, когда шел завершающий митинг с культурной программой и банкетом, я, прибыв домой, принял ванну и как сурок проспал трое суток подряд. Когда проснулся и пришел на БПС, там от пятого военного батальона не было даже следов. Все шло своим чередом, обычная работа станции.

Комиссия по расследованию этой аварии сделала вывод, что разрыв трубопровода произошел по причине дефекта продольного заводского шва. Действительно, дефекты шва — подрезы и непровары были видны, но я выразил комиссии свое неполное согласие. Мои доводы были в том, что трубопровод в свое время выдержал гидравлическое испытание и в течение более 8 лет безаварийно проработал, причем последнее время на повышенном режиме. Почему разрыв произошел сейчас? Знач

ит, факторы есть временные и другие. Циклические нагрузки, стресс-коррозия и прочее. Однако в данном случае комиссия утвердила акт с вердиктом: "заводской брак сварного шва трубы". Кстати, это очень удобное для эксплуатирующей организации заключение. Виновных нет, трубный завод отмажется в любом случае. Такие заключения и по сей день весьма популярны. Я был убежден в том, что при аварии трубопровода не бывает одной единственной причины, скорее, бывает взаимосвязь и комбинация различных факторов. Может быть, за исключением того случая, когда авария или повреждение трубопровода происходит из-за внешнего воздействия человека (умышленного или неумышленного). Естественно, что рвется всегда там, где тоньше, или, другими словами, там, где при прочих факторах есть еще и дефект. Последующие события подтвердили эти выводы. В течение трех летних месяцев 1969 г. на перегоне БПС "Никольское" — БПС "Становая" МНПП "Куйбышев — Брянск" произошло 10 аварий с разрывом труб по заводскому продольному шву. Характерными особенностями этих аварий являлись:

— разрывы происходили по продольным заводским швам, иногда с выходом на целый металл, причем все разрывы располагались по нижней образующей трубы;

— разрывам подвергались в основном трубы с наименьшей толщиной стенки, уложенные на этом перегоне — Ду = 528 х7 мм, изготовленные из более низкосортных сталей;

— все аварии произошли на напорной линии перегона на участке 20—30 км.

Первая особенность объясняется довольно просто: наиболее напряженным "волокном" по сечению трубы является нижнее. Когда к концу весны и началу лета грунт полностью оттаивает, могут образовываться местные провисы труб. Вес грунта, трубы и топлива более всего воздействует на нижнее волокно, и если на продольном сварном шве есть некоторые дефекты, то все это в комплексе, с учетом постоянно меняющегося внутреннего давления в трубопроводе, является причиной разрывов.

Что касается толщины стенки и марки стали, то, думаю, тут объяснений не требуется. Но почему аварийный участок именно 20—30 км? После второй аварии мои сомнения и подозрения увеличились, а после третьей даже работники АРС стали настаивать на более глубоком изучении причин разрывов. При расследовании этой третьей аварии удалось убедить комиссию, чтобы запросили оригиналы (не копии) диаграмм самопишущих приборов регистрации давления, расхода и токовых нагрузок электродвигателей с последующей перекачивающей станции — БПС "Становая".

Оказалось, что всем трем авариям предшествовало кратковременное исчезновение напряжения на электроподстанции БПС "Становая" с остановкой двух насосных агрегатов и возникновением обратной волны давления, которая по известным законам гидравлики распространялась против потока, накладывалась на рабочее давление (по линии гидравлического уклона). Чем ближе эта волна подходила к БПС "Никольское", тем больше становилось суммарное давление. На указанном участке 20—30 км, видимо, это суммарное давление превышало остаточный предел прочности труб с учетом всех вышеуказанных факторов и циклической усталости металла.

Комиссией было принято решение о снижении максимального рабочего давления на выходе БПС "Никольское" с 64 до 58 атм. На БПС "Становая" провели мероприятия по повышению надежности электропитания. Тем не менее, аварии продолжались даже при давлении менее 50 атм. Размеры разрыва трубы уменьшались с 3 до 1,5 метров, затем до 0,9—0,7. Количество дефектов в сварных швах становилось заметно меньше, а границы трещины стали выходить на целый металл. По закону "бутерброда" или известного закона "Мерфи", аварии, как правило, происходили в пятницу вечером. Мы уже перестали возвращать тяжелую технику обратно на БПС, оставляли у блок-поста обходчика. АРС натренировалось настолько, что авария с полной заменой дефекта трубы выполнялась за 16—17 часов (от момента остановки БПС до момента запуска). Думаю, что это рекордное время для ликвидации аварии такого типа даже в современных условиях. Но одна из аварий была серьезным испытанием не только для меня и АРС, но и вышестоящего руководства. Лето было в зените, стояла жара под 30°С и выше. Разрыв трубы произошел при перекачке автобензина этилированного А-66.

Когда откопали трубу в месте разрыва, надо было под слоем бензина определить размеры разрыва. Этого всегда настоятельно требовало начальство для доклада по инстанции. Я не мог загонять слесарей в бензин, поэтому сам надел гидрокостюм, шланговый противогаз и полез по пояс в бензин, стал делать попытки прощупывать низ трубы. Мне очень быстро стало очень "весело и радостно". Я опьянел от паров бензина. Ребята, почувствовав неладное, вытащили меня спасательной веревкой. Немного придя в себя, я снова спустился в траншею и постарался как можно быстрее прощупать трещину. Меня снова вытащили "веселого", но ориентировочный размер я успел определить. Неприятным было то обстоятельство, что разрыв прошел через поперечный сварной стык. Поэтому надо было менять плеть из двух труб, а это более 23 п/м, значит, и траншею надо раскапывать до 40—50 п/м. В траншею все время фильтровался из грунта бензин, поэтому пришлось рыть дренажные траншеи по обеим сторонам трассы, параллельно и глубже основной траншеи, и постоянно заливать их пенообразователем. Фронт работ стал намного стесненнее, было очень сложно размещать и расставлять технику. Окна для набивки в трубу глиняных тампонов вырезали вручную, используя ручные ножовки по металлу. Никаких других приспособлений в то время не было. Учитывая то, что работаем на бензине, я попросил бригаду, чтобы тампоны набивали основательно. Пока готовили траншею к огневым работам и затем подгоняли плеть к захлесту (с учетом смещения кромок), настал день, становилось все жарче. Меня вызывали к полевому телефону и все время торопили, товарная обстановка была сложной. Несмотря на сложности, мы полагали, что за 24 часа работы закончим. Кромки плети подогнали удачно. Сварочные работы начали сразу два сварщика на обоих стыках. Я попросил сварщиков заварить как можно быстрее первый корневой шов, начиная с потолочной сварки. Один шов был сварен, на втором осталось проварить шестую часть шва (с 10:00 до 12:00 по окружности). Сварщик прекратил сварку и вылез из траншеи попить воды, пот лился с него ручьями. Был уже полдень, жара усиливалась. Я стал просить сварщика быстрее закончить шов, но он не торопился, обстоятельно обтерся, попил воды, умылся и снова спустился в траншею. Минут 20 мы потеряли — ровно столько, сколько было нужно, чтобы закончить корневой шов. Как только сварщик приступил к сварке, в трубе загудело. Раздался хлопок — оба тампона давлением насыщенных паров бензина выбило как пробку из бутылки с шампанским, возник факел приличного размера. Загорелась куртка на сварщике. Срочно залили котлован пенообразователем и потушили факел, сварщика обхватили кошмой и затушили на нем куртку. Если бы он вырвался из наших рук, то было бы несчастье. Оказывается, он решил прыгнуть в дренажную траншею, думая, что там полно пенообразователя. А там, между прочим, было не менее полуметра бензина, а пары все время пробивались через слой пены. Сварщика удалось успокоить, он был мужественным парнем. Из непроваренного шва выбивались пары бензина. На шов наложили резиновый коврик и зажали центратором. Когда я по телефону доложил, что пробки выбило и что, согласно инструкциям, надо начинать все сначала, т. е. вырезать окна, набивать тампоны, вырезать плеть и вставлять еще более длинную секцию, и что на все это потребуются еще сутки — на другом конце телефонной линии сотворилось нечто невообразимое... Было понятно, что Самара, а особенно Москва негодуют... Я начал размышлять вслух о том, что в трубе есть избыточное давление паров, кислород туда пока не поступает. Думаю, почему не попытаться заварить шов, ведь газовики работают без тампонов. Но у них несколько другая ситуация, и их технология узаконена нормативными актами. К тому же, было сомнительно, что сварщик удержит дугу — слишком большой образуется факел. Тут удачно высказался хитромудрый механик Василий Блюзников: "Надо стык высвобождать для сварки по несколько сантиметров и постепенно перемещать центратор с прокладкой". Это была хорошая идея. Так мы и сделали. Сварщик варил 2—3 см, горел небольшой факел, и когда он затухал, центратор с прокладкой сдвигали еще, и так проварили все 25 см. Корневые швы были проварены. Оставалось проварить 2-й и 3-й слои.

Пока шла сварка, я находился вместе со сварщиками в котловане. Это было нужно для того, чтобы они себя чувствовали увереннее. Такова психология человека. При проверке сварные швы оказались удовлетворительными и соответствовали нормам. Я боялся, что у сварщиков могли дрожать руки, но они оба оказались "не робкого десятка". Этих замечательных сварщиков звали Василий Титов и Иван Улитин. Мы уложились в 24 часа, но нас никто не благодарил. Да и за что благодарить, когда мы нарушили установленные правила производства работ. Вернее будет сказать, нарушал я как руководитель ликвидации аварии. Остальные работники, особенно электросварщики, проявляли мужество, профессиональное мастерство и добросовестное отношение к делу. Вскоре после этой аварии меня направили в командировку.

В г. Уфе, при институте ВНИИСПТ (ныне ИПТЭР), проходило всесоюзное совещание — семинар молодых специалистов-нефтяников. Делегацию Юго-Западного УМН возглавлял А. А. Кривоносов. Нас, молодых специалистов, было трое. В процессе пребывания на семинаре мне удалось выложить Алексею Андреевичу все свои мысли, наблюдения и предложения по

поводу наших аварий. Я предложил привлечь науку и каким-то образом измерять напряжения, возникающие в металле трубы при различных режимах. Алексей Андреевич сказал, что будут искать научную лабораторию соответствующего профиля, а в ближайшее время будет проведено гидравлическое переиспытание этого участка с закачкой в магистраль воды. Я осмелился высказать сомнения по поводу результатов переиспытания трубы, поскольку считал, что наступил предел усталости металла трубы от циклических нагрузок: "Будет еще один разрыв, и что толку?" Аварийный участок магистрали придется заменять все равно — высказался я. Алексей Андреевич при всей своей строгости был очень опытным и мудрым инженером-руководителем. Видимо, не все зависело от него, основные решения принимались в Москве. Впоследствии я на своей собственной шкуре убедился, каким образом там, в высоких московских кабинетах, решаются вопросы. Когда вернулись из командировки, приступили к гидроиспытаниям. На всем перегоне БПС "Никольская" — БПС "Становая" вытеснили топливо водой, подняли давление до 59 атм, труба разорвалась на том же участке. Ликвидировать разрыв было еще труднее, чем на дизтопливе. Вода была с пленкой топлива, котлован и все вокруг были в такой непролазной грязи и замазученности, как будто шел непрерывный ливень. Работали так же, как и с топливом — безогневая резка, глиняные тампоны и пр. На закачку воды, гидроиспытание, ликвидацию прорыва и обратное вытеснение воды ушла неделя... На это доблестное мероприятие время по товарной обстановке нашли, а нам сутки на замену плети при аварии на бензине не могли дать... Короче говоря, в Москве убедились, что переиспытание результатов не дало. Привлекли научную лабораторию Горьковского института водного транспорта. На аварийном МНПП выполнили несколько шурфов, наклеили на трубу тензометрические датчики (по окружности: 3, 6, 8, 12 часов) и начали эксперименты при различных режимах перекачки. Выводы были крайне тревожными.

При отключении на БПС "Становая" одного насосного агрегата (при режиме работы: Никольское — 1 агр., Становая — 1 агр.) в сторону БПС "Никольское" отправляется обратная волна давления, при котором тензодатчиками обнаруживаются напряжения в металле трубы, находящиеся в области предела текучести. А что творится при остановке внезапно 2-х агрегатов? Такой эксперимент проводить не осмелились. Было наконец принято решение о полной замене трубы на участке 0—50 км. До завершения работ по замене трубы рабочее давление снизили до 48 атм. Работы по замене трубы были выполнены в 1970—1971 гг. За последующие 35 лет на этом участке не было ни одной подобной аварии! Могло не быть и большинства из тех десяти происшедших аварий, если бы высокое начальство не откладывало решение о замене аварийного участка.

Возвращаясь к результатам проведенного совместного учения, следует отметить, что при использовании оборудования и средств перекачки из состава комплекта полевого магистрального трубопровода ПМТ-150 обеспечивается подача на уровне 50% от проектной производительности стационарного нефтепродуктопровода, тем самым подтвердились на практике выполненные ранее теоретические и проектные разработки.

Что касается вопроса технического прикрытия стационарных МНПП с использованием средств ПМТ-100 и ПМТ-150 при ликвидации крупных аварий на МНПП, то с момента вышеизложенного случая оно прочно вошло в практику взаимоотношений подразделений стационарных и полевых трубопроводов.

Впоследствии, при необходимости ликвидации последствий аварий с выбросом на рельеф местности большого количества нефтепродуктов, помощь подразделений трубопроводных войск была весьма существенной и проводилась в рамках совместных учений в реальных ("боевых") условиях. От имени всех гражданских трубопроводных организаций, входивших в состав компании "Транснефтепродукт", выражаю огромную благодарность за плодотворное сотрудничество и техническую помощь военным трубопроводчикам, хочу особо отметить заслуги генерал-полковника Василия Васильевича Никитина и полковника Павла Андреевича Логачева.

В. В. Никитин — легендарная личность, заслуги которого подробно описаны во многих изданиях, посвященных Тылу Вооруженных Сил, трубопроводным войскам, и многих других книгах. Выходец из Главнефтеснаба, он в течение 30 лет возглавлял Службу горючего Вооруженных Сил СССР, являлся инициатором развития не только стационарных нефтепродуктопроводов, но и активным руководителем разработки и создания полевых, сборно-разборных, магистральных трубопроводов военного назначения.

П. А. Логачев — участник ВОВ, награжденный многими орденами и медалями СССР, Польши и КНР, много лет проработал начальником трубопроводного отдела ЦУРТГ Министерства обороны СССР, уйдя в запас, с 1971 г. работал начальником Управления трубопроводного транспорта Главнефтеснаба РСФСР. Именно ему принадлежит идея внедрения системы технического прикрытия стационарных нефтепродуктопроводов.

Возвращаясь к теме о западных специальных трубопроводах, вспоминаю об одном из крупнейших совместных учений Главнефтеснаба РСФСР и ЦУРТГ МО, которое было проведено в мае-июне 1972 г. в подразделении Юго-Западного УМНПП — Прикарпатском РУМНП. Руководство учениями осуществляли: от Главнефтеснаба РСФСР — полковник в запасе П. А. Логачев, от ЦУРТГ МО — генерал-полковник В. В. Никитин. Являясь в то время главным инженером Прикарпатского РУМНП, я был включен в состав штаба по управлению учениями. Членами штаба также являлись: от ЦУРТГ МО — В. А. Гладкий, от Юго-Западного УМНПП — Ю. Ф. Ясаков, от НИИ-25 Министерства обороны — В. Н. Косяков, от института "Гипротрубопровод" — Л. Ф. Андрюшина.

Учения проводились на стационарных магистральных нефтепродуктопроводах 8Н (Найтоповичи) — 5с (Ровно) объекта 242 и 5с (Жабинка) объекта 123.

По замыслу учений, на насосных станциях: 8Н, 2М, 3Р, 4с, 5с вместо условно выведенных из строя магистральных насосных агрегатов использовались передвижные насосные установки ПНУ-100/200М и обеспечивалась перекачка топлива по магистральному нефтепродуктопроводу на расстояние около 1200 км. На каждой насосной станции устанавливались по 5 ПНУ-100/200М (4 работающих, 1 резервная). На головных насосных станциях 8Н и 5с, кроме того, устанавли-



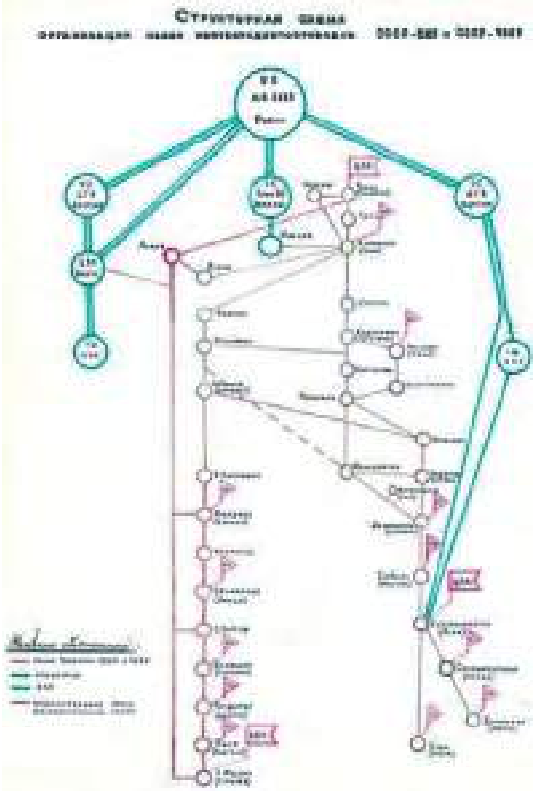
вались передвижные подпорные станции горючего (ПСГ) на шасси автомобилей ЗИЛ-130. Результаты учений подтвердили расчеты, выполненные специалистами институтов "Гипротрубопровод" и НИИ-25 МО — производительность перекачки топлива достигла 10 тыс. тонн в сутки или 50% от проектной мощности нефтепродуктопровода. Тем не менее, должен отметить, что в начальный период учений не все шло так гладко, как хотелось бы.

Были жаркие дни июня, днем температура воздуха поднималась до +30°С. Насосные установки ПНУ-100/200М (модернизированный вариант) были еще недостаточно "обкатаны", при выходе на максимальный режим то и дело срабатывала автоматика по максимальной температуре подшипников то на одной, то на другой установке. Была угроза, что мы так и не сможем вывести всю магистраль на максимальный режим и тем более проработать на этом режиме несколько суток.

Как говорится: голь на выдумки хитра. Я вспомнил, как бедуины охлаждают воду в пустыне. Они возят и носят воду в брезентовых бурдюках. Вода, просачиваясь через брезент, испаряется на солнце. А как известно — испарение идет с отбором тепла, т. е. с охлаждением жидкости.

Все это я видел в натуре и испытал на себе, когда проходил производственную практику после 1-го курса института в пустыне Кызыл-Кум (пос. Газли) на строительстве газопровода "Бухара — Урал" в 1963 г. Мы, члены штаба, были распределены по разным насосным станциям. Я был на НС "2М". после очередного срабатывания защиты и остановки станции. Посоветовал машинистам ПНУ-100/200М обложить корпуса подшипниковых узлов ветошью и поливать их время от времени водой. Это помогло в дневное (самое жаркое) время снизить температуру подшипников на 5—10°С. Этого было достаточно для стабильной работы ПНУ-100/200М. Таким опытом я поделился по рации с другими членами штаба. Трубопровод был таки выведен на максимальный режим и проработал весь заданный период времени.

Подведение итогов учений было запланировано на перекачивающей станции 5 с (Ровно, если точнее, то в 50 км от г. Ровно, в пос. Смыга). Учитывая, что владельцем объекта учений являлось Прикарпатское РУМНП, я как представитель "хозяйки" отвечал еще за завершающий фуршет. Рядом с ПС "5 с" и пос. Смыга была прекрасная окружающая среда. Сосново-елово-березовые леса, каскад прудов-озер, которые назывались "обкомовские озера", по сути, в них разводили рыбу, и вход был в эту зону только по специальным разрешениям. Мы, как ведущее, соседствующее предприятие, это разрешение имели. Кроме того, такое масштабное учение мы должны были согласовать и, естественно, согласовали с высшим руководством Ровенской области. Вечером в субботу прилетел вертолет командующего. Весь командный состав был на месте в ожидании разбора. Генерал-полковник Василий Васильевич Никитин в сопровождении другого генерал-полковника — командующего Прикарпатским ВО и начальника УСГ округа — полковника Мачулина шли вдоль каскада прудов к месту разбора. Маршрут их шествия, естественно, нами был проработан. Более того, на маршруте следования мы на берегу усадили одного из опытных рыбаков — капитана с удочкой и садком.



Капитан довольно быстро наловил несколько карпов. Одного довольно жирного карпа весом около 2—3 кг я попросил капитана насадить обратно на крючок и держать до подхода генералов. Карп тут же зарылся в ил и спокойно дремал там. По крайней мере, поплавок не дергался. Мы знали, что Василий Васильевич в свободное от работы время увлекался охотой и рыбалкой. Когда делегация подходила к месту, где сидел рыбак-капитан, я набрался наглости и обратился к Василию Васильевичу: "Товарищ генерал-полковник, не хотите ли попробовать порыбачить?" Он живо откликнулся и спросил: "А что тут ловится?" Капитан смущенно приподнял садок из воды. В. В. Никитин попросил удочку у капитана, профессионально встал в позу настоящего рыбака и, прищуриваясь, через очки стал смотреть на поплавок. Подобрав момент, когда В. В. отвлекся от поплавка и стал что-то говорить сопровождающим, заметив, что подул ветерок и поплавок заплясал, я нервно воскликнул: "Товарищ генерал-полковник, у Вас клюет!.." Дернув удочку, В. В. быстро оглянулся и, почувствовав тяжесть на леске, ловко и умело подтянул рыбу к берегу, где капитан уже ожидал с сачком. В. В., не догадываясь о подвохе (а может, догадался, только не подал вида), радостно попросил поджарить этого карпа к столу.

Разбор прошел по-деловому, конструктивно. Были отмечены и недостатки, и положительные результаты. Фуршет также прошел, как говорится, в дружеской, теплой обстановке. В промежутке между тостами Василий Васильевич Никитин вдруг спросил: "А кто это был тот «умелец», что предложил мокрой ветошью охлаждать подшипниковые узлы?" Я сконфужено вскочил и отрапортовал как мог: "Младший лейтенант запаса, главный инженер Прикарпатского РУМНП Ишмухаметов". В. В.: "Ваша военная специализация?" Я ответил, что окончил



Начальник службы горючего Народной Армии ГДР полковник Ганс Хозе. Справа от него полковник Ю. И. Юрин



Руководитель службы горючего Венгерской Народной Армии. Четвертый справа полковник Надь Золтан. Слева от него генерал-лейтенант И. Д. Гордеев

военную кафедру при Уфимском нефтяном институте, проходил военные сборы в трубопроводном батальоне в пос. Ильино, специализация: инженерные войска — служба ГСМ, полевые магистральные трубопроводы.

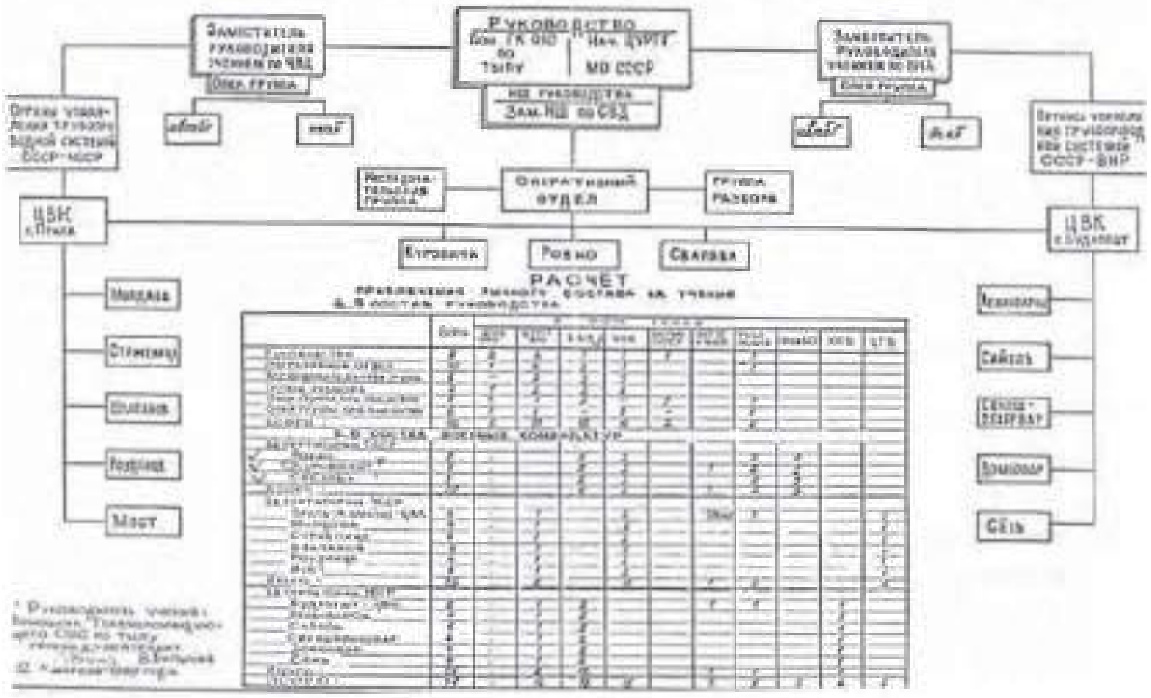
В. В.: "А почему только младший лейтенант? Сколько лет в этом звании?" Я ответил: "Шесть лет, но за это время на военные сборы по линии военкомата не привлекался". В. В., обращаясь к коллегам из Прикарпатского Военного округа: "Вот вам готовый командир трубопроводного взвода или даже роты, надо его призвать на действительную службу..." Я успел подумать: "Вот чем кончаются



Начальник службы горючего Чехословацкой Армии генерал-майор Зденек Горак (третий слева)

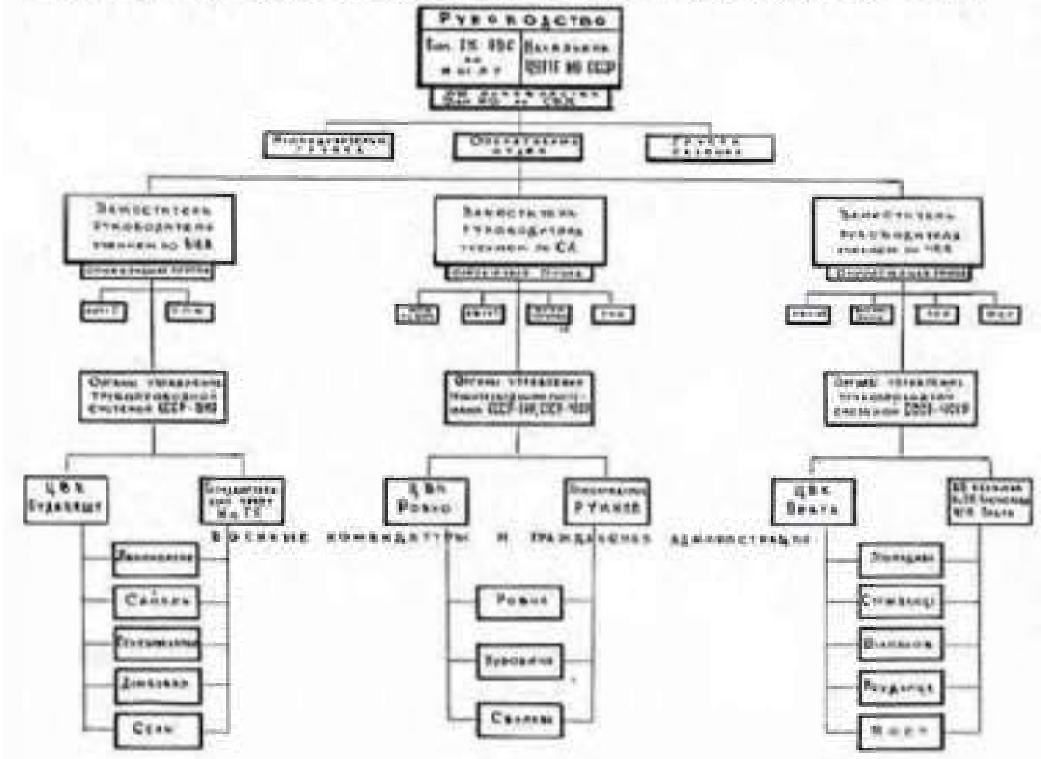
схема

ОРГАНИЗАЦИИ ТАКТИКО – СПЕЦИАЛЬНОГО УЧЕНИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ СПЕЦИАЛЬНЫМИ ТРУБОПРОВОДНЫМИ СИСТЕМАМИ СССР-ЧССР и СССР – ВНР



Состав

РУКОВОДСТВА, ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И СИЛ, ПРИВЛЕКАЕМЫХ НА УЧЕНИЕ



шуточки с подсадным карпом...” Тут за меня заступился Павел Андреевич Логачев: “Товарищ генерал-полковник, у него и так должность двойного назначения. На его участке (Прикарпатском РУМНП) к стационарному трубопроводу подключено отводами более 20 военных баз горючего”. Я набрался наглости (под воздействием фуршета) и добавил: “На каждой из этих баз командиры в/ч, как правило, в звании полковника. Я бы согласился служить, но хотя бы в звании майора”. Весь этот диалог проходил, естественно, в полушутливой форме. Но результат был незамедлительным, после завершения учений Ровенский военкомат призвал меня на недельные сборы с присвоением после сбора звания лейтенанта.

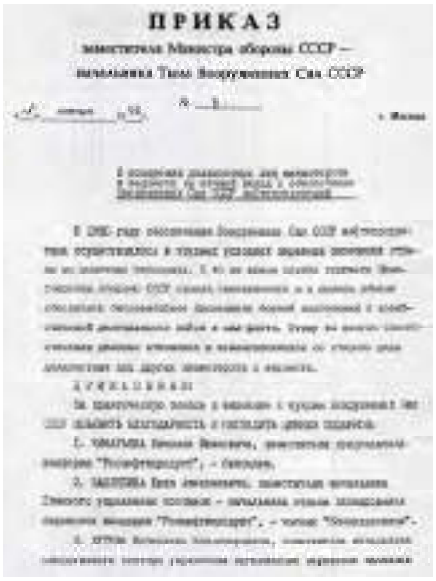
Впоследствии каждые 3 года я проходил аналогичные сборы, а на некоторых из них мне предлагали читать лекции слушателям. Эта встреча с Василием Васильевичем Никитиным произвела на меня неизгладимое впечатление».

Успех каждого учения во многом зависит от системы управления, связи в период подготовки и эксплуатации специальных трубопроводных систем.

На одном из учений я был назначен (по учению) на должность начальника Центральной военной комендатуры (ЦВК), которая располагалась в хорошо оборудованном подземном помещении в центре Праги. Неожиданно на ЦВК прибыл В. В. Никитин в сопровождении замминистра обороны ЧНА и начальника службы горючего ЧНА генерала Зденека Горака. У меня был готовый формализованный доклад на текущий период времени по ходу заполнения специального трубопровода горючим, но в нем очень мало было сказано об управлении. В. В. Никитин вместе с сопровождающей его делегацией внимательно выслушал короткий доклад, после чего последовал вопрос: «Какие средства связи используются сейчас на учении, на специальном трубопроводе?». Я ответил: «ЗАС только по территории СССР и с г. Прага, и обычная городская междугородняя связь со всеми пунктами на трассе специального трубопровода».

На этих учениях присутствовал председатель Госкомнефтепродукта СССР Т. З. Хурамшин. Обращаясь к нему, В. В. Никитин попросил: «Талгат Закирович! Окажите помощь, чтобы по трассе специального трубопровода работала специальная связь нефтяников, газовиков, начиная с НПЗ, кончая местами потребления (выдачи)». Эта работа, конечно, по команде председателя ГКНП СССР была прекрасно организована начальником управления связи ГКНП СССР Гобеджишвили, хотя трудностей было очень много, особенно по переключению узлов связи в пограничной зоне, где все исполнялось только по решению Правительства СССР, с согласованием с министерствами, различными ведомствами и КГБ.

Приходилось готовить не только международные протокольные решения, проекты соглашений, планы совместных учений, но и думать, как разумно наградить членов делегаций стран Варшавского договора. Потом законно списать расходы, или, самое простое, сделать это за счет личных сбережений... Это поймет только тот человек, который был в то время исполнителем, а не просто смотрящим!


ПРИКАЗ





Заслуживает внимания плановое применение полевых трубопроводов в военных округах и на флотах. Это были незначительные участки по протяженности, и в целях экологической безопасности и уменьшения воздействия на них со стороны преступного мира стыки трубопроводов соединялись с помощью сварки. По сути они становились специальными и стационарными. На каждую пятилетку в то время составлялся план использования полевых трубопроводов для подачи горючего от станций выгрузки на аэродромы и в пункты базирования кораблей ВМФ, который согласовывался с видами Вооруженных Сил СССР и утверждался Министром обороны. Только в период 1986–1990 гг. эксплуатировалось ежегодно в среднем 160 линий полевых трубопроводов

общей протяженностью 2173 км, по ним ежегодно подавалось более 2,5 млн т нефтепродуктов, что составляло 13% от годового расхода горючего Вооруженными Силами. Всего же по этим специальным трубопроводам с начала их использования было подано более 26 млн т горючего.

Линии специальных трубопроводов для подачи горючего со станций выгрузки на аэродромы и в пункты базирования кораблей ВМФ

Таблица 27

Округ, флот	Кол-во линий	Общая протяженность, км	Протяженность линий, км			Годовая подача, тыс. т
			средняя	наименьшая	наибольшая	
ЛенВО	8	174	21,8	5,0	80,0	88
СЗГВ	7	41	5,9	2,0	2,0	152
БВО	10	74	7,4	2,0	17,0	160
ПрикВО	6	51	8,5	3,0	14,0	116
СКВО	14	186	13,3	6,0	14,0	204
ЗакВО	8	81	10,1	5,0	13,0	120
ТуркВО	7	188	26,9	2,0	21,5	212
СибВО	4	43	10,8	9,0	16,0	94
ЗабВО	8	147	18,4	15,0	42,0	188
ДВО	14	303	21,6	3,0	62,0	204
МВО	3	33	11,0	6,0	21,0	108
КВО	14	128	9,1	5,0	15,0	204
ПУрВО	16	112	7,0	1,0	16,0	76
СФ	7	186	26,6	15,0	38,0	152
БФ	4	125	31,3	4,0	75,0	94
ЧФ	7	135	19,3	6,1	50,0	140
ТОФ	7	122	17,4	8,0	48,0	160
ГСВГ	6	44	7,3	4,0	13,7	80
Итого	160	2173	13,6	1,0	80,0	2552

Применение этих трубопроводов позволило сэкономить свыше 80 тыс. т автобензина и дизельного топлива за счет снижения их расхода на подвоз автомобильным транспортом. Значимым преимуществом использования этих специальных трубопроводов явилось также то, что на некоторых направлениях,

где по ним велась подача горючего, автомобильных дорог не было вообще. Это такие направления, как бухта Морозова – Амдерма, Петропавловск-Камчатский – Елизово, станция Мары – аэродром Мары и другие.

Таким образом, и в мирное время, благодаря преимуществам и экономичности, полевые трубопроводы, которые практически стали стационарными (сварными) специальными, нашли достаточно обширное применение при транспортировании горючего войскам.

Начальники служб горючего военных округов и флотов генералы А. П. Белозерцев, В. А. Блохин, В. А. Виноградов, В. В. Долгих, А. М. Сиренко, В. П. Гаевский, А. Г. Карташов, В. А. Семин, полковники А. В. Свищев, А. Б. Жуковский, Г. Н. Очеретин, Е. Н. Савостин, Н. Н. Шлыков, А. В. Борисов, В. В. Владимиров постоянно работали над совершенствованием системы подачи горючего войскам, в том числе и по трубопроводам.

Генерал-лейтенант Блохин вспоминает: *«Как-то в 1978 г., приехав в 51-ю танковую дивизию, дислоцированную в районе Булган в Монголии, я обратил внимание на то, что подача горючего в дивизию производится автомобильным транспортом от станции выгрузки Эрденэт на расстоянии 150 км от дивизии. Мною было предложено командиру дивизии использовать трубопроводный транспорт. Он воспринял это с энтузиазмом, понимал и экономику и бесперебойность подачи. По прибытии в Читу я подготовил доклад начальнику штаба округа генерал-полковнику Н. И. Лапыгину и получил разрешающую резолюцию. В течение 6 дней силами трубопроводной бригады (пос. Онохой) трубопровод был проложен, заполнен, и мы приступили к его эксплуатации.*

К границам Китая через всю территорию Монголии шла военная группировка, включающая в себя только 10 полнокровных дивизий, 5 ракетных бригад и массу частей обеспечения. Возглавлял группировку генерал армии В. М. Петров – Главком войск на Восточном ТВД. Обеспечение горючим возлагалось на службу горючего Забайкальского военного округа.

Как сейчас помню, в 20 часов 9 марта вызывает меня начальник тыла округа генерал-лейтенант А. М. Титов и говорит, что завтра вылетаешь в Ставку вместе с командующим, начальником штаба и будешь докладывать Главкому об обеспечении горючим выдвижения войск. Ночь была бессонная, была подготовлена карта с размещением на маршрутах выдвижения полевых складов и пунктов заправки. Доклад был выслушан благожелательно, но было сказано, чтобы мы перекрыли дороги возможного "блуда" командиров. Перегруппировка была обеспечена горючим полностью.

1978 г. Я – в Ставке. Назначение в Ставку было сделано, минуя Василия Васильевича. Генерал армии В. М. Петров позвонил С. К. Куркоткину и попросил забайкальского горючника в Ставку. Через день состоялся приказ Зам. МО – НТ СССР.

1981 г. В Ставку прибывает Министр обороны Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов для проведения командно-штабного учения на Восточном ТВД. В плане заслушивания я первый. После моего доклада Министр обратился к при-

сутствующим и сказал: "Товарищи командующие и начальники штабов! Обратите самое серьезное внимание на вопрос обеспечения горючим. Без горючего у всех ничего не поедет и не полетит. А ваше предложение по поводу необходимости размещения трубопроводной бригады на Чойбалсанском направлении я полностью поддерживаю". Через месяц бригада была сформирована на базе н. п. Туринская».

Учитывая, что в 1980-х гг. значительно возросли требования по экологии, развертывание полевых магистральных трубопроводов силами военных округов и флотов осуществлялось только в порядке замены выходящих из строя ранее развернутых линий. Основной упор был сделан на строительство отводов от стационарных гражданских трубопроводов для подключения баз и складов горючего Министерства обороны.

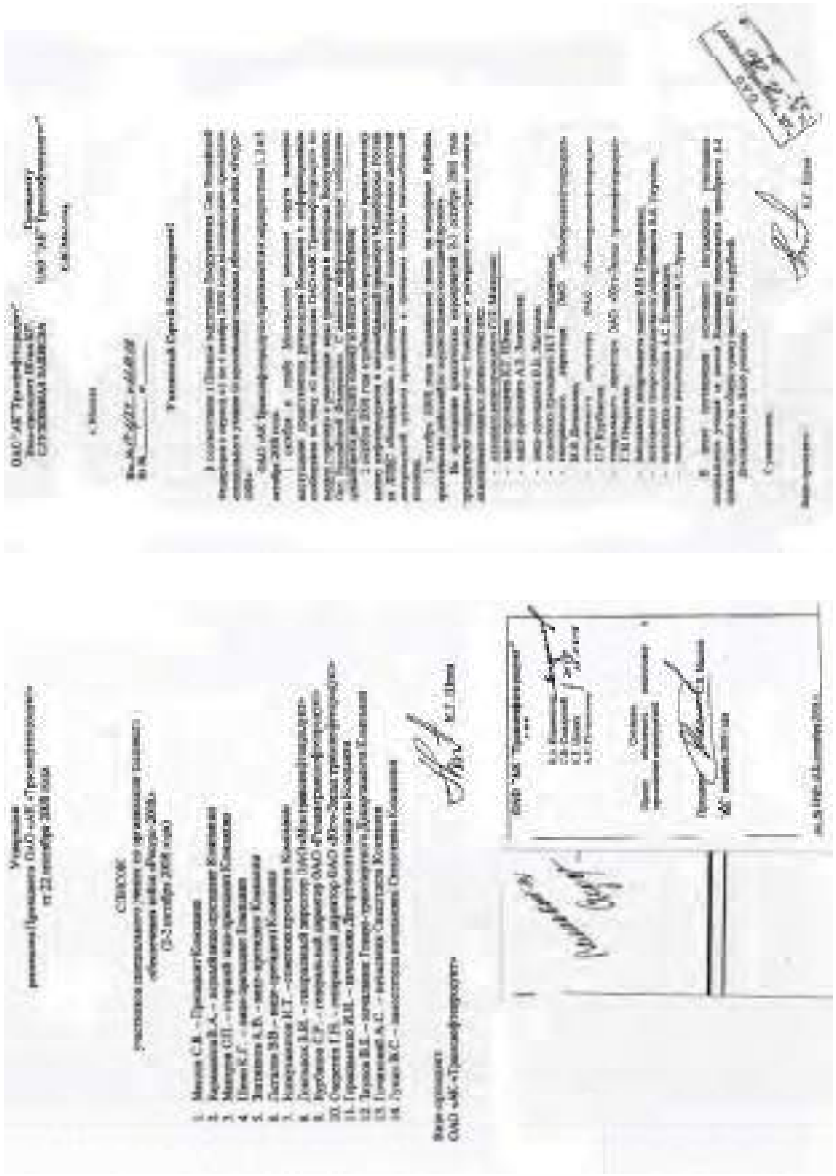
Много было различных эпизодов при исполнении служебных обязанностей во время работы в ЦУРТГ МО СССР. Каждый день был интересен, но особо запомнился – День пограничника – 28 мая 1987 г., потому что это, наверное, один из самых позорных и скандальных дней за всю историю Советского Союза. Я в то время служил в ЦУРТГ МО СССР, в должности заместителя начальника транспортного отдела. Размещались мы в центре Москвы, в Хрустальном переулке, дом 2. Окна в некоторых кабинетах и «курилках» смотрели на Красную площадь, речные мосты и Васильевский спуск. Во второй половине этого дня в самом центре столицы несанкционированно приземлился одноместный самолет – «нарушитель», которым управлял молодой немец Матиас Руст. В этом месте постоянно несли дежурство представители всех правоохранительных органов, их просто тогда называли «топтуны», и, конечно, они первыми оказались у самолета. Никто не мог понять, что это такое, а когда стали докладывать по команде своим дежурным, ответ дежурных был приблизительно одинаков: «Закусывать надо, товарищ майор!». КГБ не верил этим докладам.

Чисто случайно момент полета М. Руста над Москвой-рекой и посадку многие в тот день, в том числе и я, наблюдали из окон кабинетов, «курилок», а потом после приземления побежали вниз к самолету.

В нашей «курилке» было нас трое. Кроме меня – начальник нашей диспетчерской транспортного отдела Виктор Никифорович Аникин, полковник запаса, фронтовик, трижды раненый, кавалер многих боевых орденов, войну закончил командиром пулеметной роты на 1-м Белорусском фронте, в Службе горючего после окончания академии с 1950 г. Уволился из ВС СССР в 1979 г. с должности начальника службы снабжения горючим Московского округа ПВО. Вторым свидетелем был майор Константин Коршунов, представитель ВВС, у него была прекрасная шевелюра, и мы между собой называли его «Костя кучерявый». И вот в таком представительстве мы увидели из окна,как вдоль реки летит легкий белый самолет с какой-то темной полосой вдоль фюзеляжа и мигающими впереди двумя фарами. Я воскликнул: «Виктор Никифорович! Посмотрите: что это за самолет». Мы подошли поближе к окну и стали наблюдать. Виктор Никифорович ответил: «Ребята, газеты надо читать! Это Мосфильм картину снимает». И вдруг видим, самолет пошел вниз на мост к Васильевскому спуску, пропал из вида, и мы побежали на площадь посмотреть, приземлился он или нет. Когда подошли к месту приземления, – самолет стоял недалеко от собора Василия Блаженного, летчик М. Руст в светло-розовом комбинезоне стоял у самолета и что-то говорил на «ломаном» русском языке, что-то такое, вроде: «Я – Матиас Руст прибыл в Москву оказывать помощь М. С. Горбачеву в перестройке!». Через 10–15 минут народу (зевак) собралось много, некоторые фотографировали. Вдруг Красная площадь озарилась многоцветьем различных «лампас», и нас оттеснили от самолета, все разошлись по своим рабочим кабинетам. Потом мы наблюдали, как самолет переместили ближе к Кремлевской стене и как его готовили к транспортировке, откручивали крылья. Стоял он до наступления темноты, а потом «по слухам» его переместили в «Шереметьево», поэтому «некоторые друзья, товарищи» Красную площадь стали называть «Шереметьево-3».

Помог М. Руст М. С. Горбачеву или нет, трудно сказать, хотя с какой стороны посмотреть, ведь в настоящее время наш бывший Президент СССР, первый и последний, проживает постоянно в Германии. А вот боевую готовность ВС СССР М. Руст проверил, «обревизовал» мгновенно настоящим образом. Через сутки был уволен Министр обороны Маршал Советского Союза Сергей Соколов, назначен был новый Министр обороны Дмитрий Язов. Кроме Маршала Соколова лишилось своих постов почти все командование ПВО страны. Потом настала очередь военных руководителей рангом пониже – командиров частей и подразделений, которые «держали небо» по всему маршруту полета немца. По различным «слухам», наградили одного единственного летчика, который поднялся по тревоге в воздух и первым увидел самолет М. Руста. Но докладу об этом на земле никто не поверил. Его начальство якобы приказало офицеру просто молчать, так как самолет Руста тем временем перелетел уже в зону ответственности соседнего подразделения ПВО.

В эти годы на службу мы ездили каждый день в форме. Форма многих офицеров ПВО отличалась нагрудным юбилейным знаком, которые носили на кителях. После этого случая в метро – гражданские люди с пренебрежением высказывали свое мнение офицерам с этим знаком и конкретно в лицо говорили: «Дармоеды! Нахлебники!». И т. д. Поэтому некоторое время стали ездить на службу в гражданской одежде. Много родилось анекдотов, хотя эта история очень грустная и обидно за наше Великое Государство. Уже на следующий день, и это не анекдот, а быль: на службу в Хрустальный переулок, дом 2, я ходил от метро всегда через ГУМ, на первой линии постоянно работал фонтан, и вдруг на следующий день после посадки М. Руста он оказался выключенным. Люди, стоявшие вокруг неработающего фонтана, обсуждали, почему его выключили и, как по договоренности, сошлись во мнении: «Власть боится: а вдруг всплывет подводная лодка».



Глава VIII. Общие итоги

К концу 1980-х гг. были созданы специальные трубопроводные системы для подачи горючего войскам на Западном и Юго-Западном театрах военных действий. Они проходили по территориям Советского Союза, Чехословацкой Социалистической Республики и Венгерской Народной Республики. Создание этих систем обеспечило возможность надежной подачи горючего из глубокого тыла страны (Омск, Куйбышев, Уфа) к западным границам СССР и далее на территорию Восточной Европы по стационарным нефтепродуктопроводам и железной дороге с производительностью свыше 25 тыс. т в сутки. Прогнозируемая потребность на военное время была такова, что железнодорожный транспорт с выполнением такого объема перевозок уже не мог справиться. Поэтому была поставлена задача увеличить нагрузку на трубопроводную систему. Научно-технический комитет ЦУРТГ МО, ученые 25 ГосНИИ МО, конструкторы 63-го Котельно-сварочного завода создали к концу 1970-х гг. полевой магистральный трубопровод большой производительности ПМТБ-200 с подачей до 7,0—7,5 тыс. т в сутки.

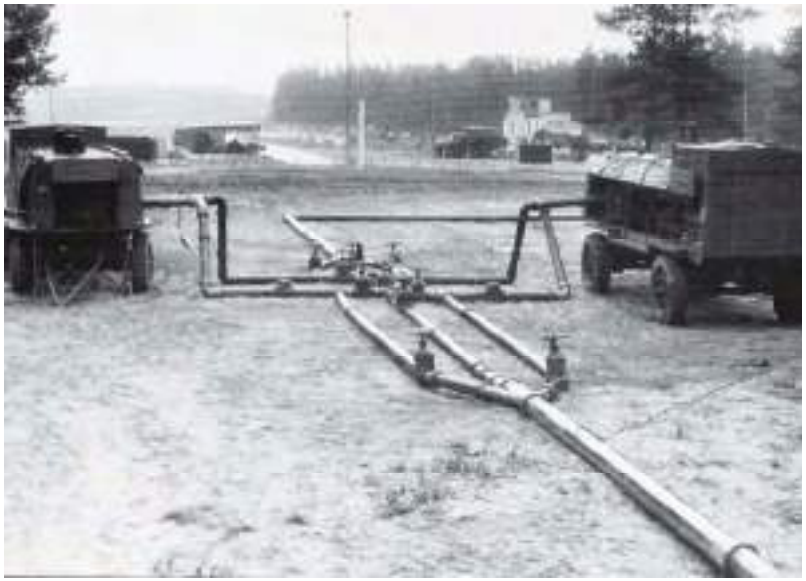
Он планировался, в первую очередь, для транспортировки горючего с Центральной базы в Жабинке (Белорусский военный округ) по трем направлениям через Польшу к западным границам ГДР. Таким образом, вырисовывались строгие фронтальные направления подачи горючего с использованием трубопроводного транспорта.

К концу 1980-х гг. сложились все условия для создания единой трубопроводной сети. В связи с этим, в приказе Министра обороны от 25 апреля 1988 г. № 2130 «О мероприятиях в связи с окончанием подготовки трубопроводных систем СССР, ЧССР, ВНР к использованию в особый период» начальнику Тыла ВС СССР — заместителю Министра обороны СССР ставилась задача: «По согласованию с Главнокомандующим объединенными Вооруженными Силами государств — участников Варшавского договора изучить возможность создания единой трубопроводной сети государств — участников Варшавского договора для подачи горючего войскам этих государств в особый период, подготовить и доложить к 1 января 1991 г. по этому вопросу необходимые предложения».

Детальная проработка указанной проблемы показала, что такая сеть может быть создана при условии комплексного использования и взаимодействия всех транспортных коммуникаций государств Варшавского договора, и особенно:

— специальных трубопроводов, созданных в соответствии с межправительственными советско-чехословацкими от 20 апреля 1972 г. и советско-венгерскими от 26 апреля 1985 г. соглашениями и способных в особый период транспортировать нефтепродукты из СССР к западным границам Чехословакии и Венгрии в интересах Вооруженных Сил СССР;

— стационарных магистральных нефтепродуктопроводов государств Варшавского договора и коммуникаций Балтийского и Черного морей;



Обвязка насосной станции НС-400 на ПМТБ-200. 1978 г.

– полевых магистральных трубопроводов Центра и фронтов Западного и Юго-Западного театров военных действий. (Эти трубопроводы совместно со стационарными могут образовать замкнутую трубопроводную систему с фронтальными и рокадными направлениями за счет наращивания магистралей Центра силами трубопроводных бригад фронтов, что позволило бы осуществить маневр оперативными и стратегическими запасами горючего и их накоплением, для чего по расчетам требовалось 17 трубопроводных бригад. К этому времени имелись только четыре трубопроводные бригады центрального подчинения.)

Начальник ЦУРТГ МО генерал-лейтенант В. А. Блохин доложил Министру обороны Маршалу Советского Союза Д. Т. Язову и начальнику Генерального штаба генералу армии М. А. Моисееву о необходимости использования для создания единой трубопроводной сети 8 трубопроводных бригад фронтов первого эшелона и перемещения на Западный и Юго-Западный театры военных действий 3 трубопроводных бригад из Дальневосточного и 2 – из Забайкальского военных округов.

В докладе были использованы материалы проведенного в августе-сентябре 1989 г. совместного тактико-специального учения на стационарных трубопроводных системах СССР – ЧССР и СССР – ВНР, в которых нашли широкое применение полевые магистральные трубопроводы. В состав руководства учениями, оперативного отдела, оперативной и исследовательской группы от советской стороны вошли генерал-лейтенанты В. А. Блохин и А. М. Сиренко;



Участники тактико-специального учения армий стран Варшавского договора. К. Г. Шеин за столом в центре. ЧССР, 1989 г.

генерал-майоры С. В. Куликов и К. И. Баранский; полковники В. Е. Бычков, Б. Я. Ищук, К. Г. Шеин; подполковники В. П. Кузоватов и В. М. Михальченков; майор А. В. Макаров. В составе военных комендатур работали полковники А. В. Ефанов, Б. Р. Каграманьян, Ю. В. Кузин, Р. М. Оганесян; подполковники А. Ф. Андриец, С. В. Коблов, А. М. Макаров, Г. В. Олексенко, Н. В. Панин, В. Ф. Сулько, С. С. Шмигельский.

В результате проведенных учений и ряда исследований были разработаны схемы обеспечения горючим группировки войск в оборонительных операциях на Западном и Юго-Западном театрах военных действий с использованием полевых магистральных трубопроводов.

В ЧССР и ВНР для координации использования стационарных нефтепродуктопроводов в интересах вооруженных сил в мирное время имелись специальные органы управления в составе 4–6 офицеров, хотя сеть нефтепродуктопроводов в каждой из этих стран не превышала 900 км.

В то же время в Советском Союзе отсутствие военных представительств на нефтепродуктопроводах серьезно осложняло координацию действий ЦУРТГ МО с органами народного хозяйства по развитию системы подачи горючего в интересах обороны. Между тем, ответственность за эксплуатацию нефтепродуктопроводов была возложена как на Госкомнефтепродукт РСФСР, так и на Министерство обороны СССР (распоряжение Совета Министров СССР от 26 октября 1988 г. № 2130с). Учитывая особое значение стационарных нефтепродуктопроводов для обороны страны и социалистического содружества в целом, Генеральный штаб и штаб Тыла ВС СССР своими директивами создали семь представительств Министерства обороны СССР (ПМО СССР):

– 1 ПМО СССР (ЦУРТГ МО при Главном управлении нефтепродуктопроводов Госкомнефтепродукта РСФСР) с местом дислокации в Москве; первым его возглавил, по решению начальника ЦУРТГ МО, генерал-майор, начальник службы горючего ТуркВО, великолепный профессионал с большим



На трассе специальных трубопроводных систем. ЧССР, ВНР, 1989 г.

опытом обеспечения войск горючим в боевых условиях уважаемый Валентин Алексеевич Виноградов;

– 21, 22, 23, 24, 25, 26 ПМО СССР (ЦУРТГ МО при территориальных, районных управлениях, предприятиях и объединениях магистральных нефтепродуктопроводов) с дислокацией соответственно в Уфе, Самаре, Ровно, Киеве, Армавире и Москве.

В декабре 1989 г. начальником Тыла ВС СССР – заместителем Министра обороны генералом армии В. М. Архиповым и председателем Госкомнефтепродукта РСФСР В. С. Тараканoвым было утверждено Положение о представительствах МО СССР (ЦУРТГ МО СССР) при Главном управлении нефтепродуктопроводов Госкомнефтепродукта РСФСР, территориальных, районных управлениях, предприятиях и объединениях магистральных нефтепродуктопроводов. Его подписали начальник ЦУРТГ МО генерал-лейтенант В. А. Блохин и начальник Главного управления нефтепродуктопроводов Госкомнефтепродукта РСФСР С. Л. Исаев. От Госплана СССР этот принципиально важный документ согласовал Д. И. Кондаков.

Предложения по созданию единой сети трубопроводов вырабатывались под руководством начальников ЦУРТГ МО генерал-лейтенантов И. Н. Базанова и В. А. Блохина, начальников 1 и 2 управлений ЦУРТГ МО генерал-лейтенантов А. М. Сиренко и А. Г. Карташова. Непосредственно разработкой документов занимались генерал-майор В. А. Виноградов, офицеры ЦУРТГ МО К. Г. Шеин, Ю. В. Федотов, А. А. Саркисьян, Н. Н. Новохатний и М. С. Хорошилов. В результате напряженного труда были выработаны предложения по созданию единой сети трубопроводов, а в середине 1990 г. подготовлен доклад Министру обороны СССР и получено положительное решение по ним.

Роль полевых магистральных трубопроводов состояла в соединении в единую систему как объектов хранения, так и специальных стационарных трубопроводов, а также в развитии системы в необходимых направлениях. Была разработана схема (проект) по обеспечению горючим группировок войск на Западном и Юго-Западном ТВД, согласованная со всеми министерствами,

ведомствами. Но развал Советского Союза, Варшавского договора, в целом системы коллективной безопасности предрешили судьбу этих предложений – они остались нереализованными. Такая же участь постигла планы по совершенствованию материальной основы Службы горючего посредством создания трубопроводно-складской системы.

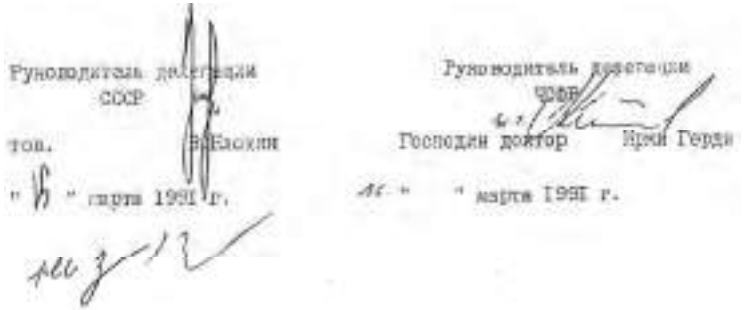
25 февраля 1991 г. состоялось внеочередное совещание Политического Консультативного комитета Варшавского договора, на котором было принято решение о прекращении действия настоящего договора, переходе к оборонительной доктрине и индивидуальной безопасности. Конечно, это было политическое решение, а впереди предстояла очень сложная, трудно выполняемая работа по всем объектам Службы горючего на территориях бывших государств – участников Варшавского договора, в том числе и по специальным трубопроводным системам СССР – ЧССР и СССР – ВНР. Все менялось очень быстро, уже не было ЧССР – стала ЧСФР, вместо ВНР – ВР. Казалось бы, поменялись только буквы, но это не так. Наша первая поездка под руководством генерал-лейтенанта В. А. Блохина с моим участием, а также А. В. Макарова (секретчик), представителя 8-го управления ГШ (фамилию его забыли, а условное наименование его помнят – «Седой») была в ЧСФР. Конечно, нас уже не встречали наши бывшие друзья (З. Горак, М. Черногорский и другие). Мы с ними, конечно, встретились, но только в неофициальной обстановке, они сожалели о развале СССР, Варшавского договора и откровенно боялись – и это объективно – новых правителей своей страны. Руководителем делегации ЧСФР был незнакомый нам доктор Иржи Герди. После переговоров в течение нескольких дней 15 марта 1991 г. была подписана В. И. Блохиным и Иржи Герди памятная записка, в которой были приняты взаимосогласованные решения и предписывалось:

1. В условиях перехода к оборонительной доктрине и индивидуальной безопасности, и руководствуясь ст. 5 Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧСФР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧСФР в особый период, обеим сторонам официально, установленным порядком, уведомить свои Правительства о намерениях пересмотреть указанное Соглашение и дополнить его двухсторонними обязательствами.

2. Предложить Уполномоченным Правительства СССР и ЧСФР по трубопроводным системам использовать все объекты (насосные станции, площадки массовой выдачи горючего, резервуарные парки) этих систем на территории СССР и ЧСФР в интересах народного хозяйства. Рассмотреть возможность создания на базе этих объектов совместных предприятий, предусмотрев их коммерческую деятельность с пользой для Министерств обороны.

3. Рассмотреть и решить установленным порядком в СССР и ЧСФР вопрос о рассекречивании межправительственных Соглашений, а также документов различных министерств, ведомств и совместных решений генеральных штабов по созданию, эксплуатации и совершенствованию трубопроводных систем СССР – ЧСФР. Перечень документов прилагается.

4. Дать указания на места (НПЗ, пункты управления, насосные станции, и т. д.) о сборе всех подлинных документов и их копий по проблематике использования трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧСФР в особый период и о централизованном их уничтожении. Привожу сканы подписей:



Аналогичная работа с некоторыми уточнениями была проведена таким же вышеуказанным составом и на территории Венгерской Республики. Памятная записка была подписана в г. Будапешт 8 апреля 1991 г.

По результатам встречи специалистов и обмена мнениями Стороны приняли взаимосогласованные решения аналогичного содержания:



Эта памятная записка была подписана на русском и венгерском языках генерал-лейтенантом В. А. Блохиным и господином Губицей Дьюлом.

В моей книге «О службе и дружбе» отмечалось: «*В течение нескольких послевоенных десятилетий и в строжайшей тайне, под руководством последовательно всех начальников ЦУРТГ МО, офицеров службы, министерств ТЭК, проектировщиков, строителей создавалась единая трубопроводная сеть государств*

Варшавского договора, а в период развала СССР ее в кратчайшие сроки уничтожили. Ликвидация — это тоже была целая государственная войсковая операция с моим участием и под руководством начальника ЦУРТГ МО генерал-лейтенанта В. А. Блохина. Обидно было это делать, так как в ее создание немало вложено и моего труда, но особенно много сил и творческой энергии выдающихся ученых, строителей, проектировщиков, эксплуатационников»[1]. В журнале «Трубопроводный транспорт нефти»[2] в статье «Без грифа секретно» подробно рассказано о создании единой трубопроводной сети и ее уничтожении.

Мало кто видел, а еще меньше тех, кто читал книгу Н. К. Байбакова «От Сталина до Ельцина». Это книга должна быть настольной книгой руководителей нашего государства, программой, ориентиром – особенно по вопросам развития топливно-энергетического комплекса. Автор не пытался подлаживаться под нынешние времена, как истинный патриот искренне переживал происходящее. Горжусь тем, что был знаком с Николаем Константиновичем, бережно храню как самую значимую награду подаренную им книгу с его автографом. Проект его приветствия для второго издания исторического очерка написал сам, а к нему на прием (у него в то время был рабочий кабинет во ВНИИНП) ходили вместе с бывшим заместителем Министра нефтяной промышленности СССР (1965–1989) Ш. С. Донгаряном. Н. К. Бабайков в нашем присутствии прочитал проект приветствия, мы думали, что он его сразу подпишет, но Николай Константинович заявил: «Мне надо подумать, если устраивает, приезжайте за результатами через двое суток». В назначенное время был у него, приветствие было подписано с незначительными, на мой взгляд, правками. Помню его слова: «...Меня научили еще с должности Министра, потом это правило закрепилось в дальнейшем на более высоких должностях, — что “моя” подпись дорого стоит. Ошибаться нельзя! Подпись “не глядя” — это могут быть огромные убытки для страны!» Вот какая ответственность была тогда у руководителей высшего звена!

Ниже публикуется его приветствие в связи с 60-летием Победы (см. с. 195). Сегодня нет с нами Н. К. Байбакова, а если бы он был жив, то наверняка бы поздравил нас с 75-летием Великой Победы и, наверное, констатировал бы тот факт, что выводы из его книги сбываются!..

Возвращаясь в первое полугодие 1991 г., хочу отметить, что взаимные договоренности между российскими, чехословацкими, венгерскими специалистами выполнялись согласно памятным запискам. Однако эти взаимосогласованные решения по рассекречиванию документов и коммерческому использованию объектов специальных трубопроводных систем были подписаны военными

[1] Шеин К. Г. Указ. соч. С. 210.
[2] Трубопроводный транспорт нефти. № 6. 2014. С. 210.

Оглавление

От издательства ... 3

ГЛАВА ПЕРВАЯ. ТЫ ГЕТЕЦКОЕ

Военно-организационная ... 9
Быт ли высокий? ... 14
Знать меня и думать о Сталине ... 15

ГЛАВА ВТОРАЯ. ДЕЛО МОЕЙ ЖИЗНИ

Путь славных начинал ... 19
На крутых поворотах ... 37
Говорить со Сталиным ... 43
Жизнь молодая ... 87

ГЛАВА ТРЕТЬЯ. ОТВЕЧАТЬ ГОЛОВОЙ

О всех главных военных вопросах ... 94
«Вы знаете, сколько танков, генерал, у Сталина» ... 62
Звонок, за нефть спрашивают ... 71
Великий отец и полководец ... 86
Заключение ... 94

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ. «ОТТЕПЕЛЬ»

Испытание мира ... 103
Новое время ... 111
Нефть и газ ... 120

ГЛАВА ПЯТАЯ. ЗЕМЛЯ НАМ ТОЛЬКО СНИТСЯ

В хрущевскую оттепель ... 136
Генерал Кошкин ... 139
«Лучшая пятилетка» ... 172
Нефть и новое мышление ... 183
Тюменская трагедия ... 213
Развитие экономических связей ... 231

ГЛАВА ШЕСТАЯ. За ДЕРЖАВУ ОБИДНО И ОБИДНО

Новая реальность на дне моря ... 241
Мой последний Пленум ЦК ... 249
Работа – до конца! ... 255
Роль личности в истории ... 260

ГЛАВА СЕДЬМАЯ. СЛЕДИ И «ЗОЛОТАЯ ТЕРЕЗИНА»

О трагедии и судьбе России ... 269
Имя не вечного века ... 300
Кладбищенский период работы ... 312

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Все о в том числе ... 319

Н.К. Байбаков

ОТ СТАЛИНА ДО ЕЛЬЦИНА

Уважаемому Константину Георгиевичу Шеину на добрую память от автора

18.X.04 г.

Москва
ПолиАл пресс
1998



Н. К. Байбаков внес значительный вклад в укрепление энергобезопасности страны

Приветствие
Николая Константиновича Байбакова
для второго издания исторического очерка
"Трубопроводным войскам 50 лет"

Уважаемые товарищи, коллеги, друзья, воины, труженики Тыла!

Мне, нефтянику со стажем, приятно отметить, что в нефтяной, газовой промышленности России, в системе нефтепродуктообеспечения страны наметилась тенденция к росту, к восстановлению своих былых позиций в экономике, энергетической безопасности, обороне нашей великой страны.

Примечательно, что в настоящее время в условиях больших перемен сохранили уникальные войска – трубопроводные, которые более 50 лет назад заняли достойное место в системе обеспечения войск горючим, как составной части нефтепродуктообеспечения страны.

Интересы повышения обороноспособности страны всегда диктовали необходимость строительства не только стационарных трубопроводов, но и создания военных (оборно-разборных) магистральных трубопроводов военного назначения.

В конце 40-х годов прошлого столетия инициатором и активным руководителем в решении этой сложной задачи выступил генерал-полковник В.В. Никипин. Он нашел в этом одобрение и значительную поддержку со стороны Госплана СССР и руководителей Тыла ВС – генерала армии А.В. Хрулева и заместителя маршалов Советского Союза И.Х. Багрямяна, С.К. Куркоткина.

С этими мне посчастливилось работать долгие годы во время Великой Отечественной войны и в послевоенный период.

За прошедшие годы конструкторами, инженерами, военными-трубопроводчиками, рабочими были созданы уникальные, не имеющие мировых аналогов полевые магистральные трубопроводы (ПМП), машины для их монтажа и подвижные средства перекачки, отработана организационная структура, а к концу 70 годов и основные способы и методы совместной работы стационарных и полевых магистральных трубопроводов.

В августе 1981 года мною, председателем Госплана СССР, были утверждены мероприятия по выполнению поручения Правительства СССР "О топливно-энергетическом обеспечении обороны страны", которыми было предусмотрено максимальное совмещение при строительстве нефтепродуктопроводов для народного хозяйства с требованиями обороны страны.

Перечень нефтепродуктопроводов, предусмотренных к строительству в XI, XII пятилетках и с перспективой до 2000 года был согласован с Министерством обороны СССР (маршалом Советского Союза С.К. Куркоткиным, генерал-полковником В.В. Никипиным) и председателем постоянно действующей комиссии по разработке долгосрочной комплексной программы развития топливно-энергетического комплекса Советского Союза с учетом социально-экономического прогресса страны академиком А.П. Александровым.

По предложению Министерства обороны СССР решением Правительства СССР в августе 1981 года был создан государственный комитет СССР по обеспечению нефтепродуктами (Госкомнефтепродукт СССР) во главе с Т.Э. Хурамшиным. Республиканские комитеты при этом не упразднялись.

Все это способствовало ускоренному строительству в период с 1981 по 1990 годы более 13 тыс. км нефтепродуктопроводов, при этом их общая протяженность увеличилась с 11 до 24 тыс. км. Трубопроводный транспорт занял доминирующие позиции в обеспечении нефтепродуктами многих регионов страны. В эти же годы были подготовлены трубопроводные системы СССР- ЧССР, СССР-ВНР для работы в интересах вооруженных Сил.

Совместными усилиями Правительства СССР, Госплана СССР, Госкомнефтепродукта СССР, Миннефтегазстроя СССР, Министерства обороны СССР, других организаций и ведомств за срок немногим более 10 лет были созданы реальные условия для создания единой трубопроводной сети государств Восточной Европы (Варшавского Договора) с использованием стационарных трубопроводов и ПМТ для подачи горючего войскам этих государств в угрожаемый период. Значительную роль в этой системе занимают полевые магистральные трубопроводы, как соединительные между стационарными НПП, базами, складами, терминалами, а также используемые для дальнейшего наращивания сети в кратчайшие сроки на чужих направлениях.

С этой задачей трубопроводные войска, получившие боевое крещение в горячих точках, в т.ч. в Афганистане, справились.

Уверен, что наша страна с ее огромным интеллектуальным потенциалом, уникальными природными и людскими ресурсами, не позволит себе утратить роль великой нефтяной державы, займет достойное место в мире, что окажет важнейшее значение для обороны страны.

Поздравляю всех участников Великой Отечественной войны, специалистов службы горючего, воинов – трубопроводчиков, всех представителей Тыла с наступающим 60-летием Победы, желаю здоровья и успехов в работе!

Н.Байбаков

представителями России, ЧСФР, ВР. Самое главное было сделано, то есть сняли все «грифы» секретности с этих трубопроводных систем, и правительства этих стран на основе этих памятных записок назначили своих уполномоченных к подписанию Протокола об упразднении действия Соглашения между Правительствами СССР, ЧССР и ВНР об использовании специальных трубопроводов этих стран для транспортировки нефтепродуктов в особый период. Первый документ прибыл из Праги заместителю главнокомандующего Вооруженными Силами СНГ.

Далее события развивались согласно текстовым копиям представленных документов, переговоры не были сложными. Однако во время переговоров с делегацией ВР уполномоченный ПравительствомРоссии Н. И. Чинарьян спросил руководителя делегации ВР о подтверждении его полномочий,



Федеральное министерство экономики
Заместитель министра
доцент инж. Я. Востатек, к.э.н.

Исх.№ 010966/91 - 28 - оп.

Прага, 23 января 1992 г.

Уважаемому господину
генерал полковнику
Фуменко Н. В.
Заместителю главнокомандующего
Вооруженными силами СНГ
Москва

Doc. Ing. JAROSLAV VOSTATEK, CSc.

Уважаемый господин генерал полковник,

в связи с упразднением действия Варшавского Договора Правительство ЧСФР в своем постановлении от 12 декабря 1991 г. решило упразднить действие Договора между Правительством ЧССР и Правительством СССР об использовании нефтепроводов обеих стран для транспортировки нефтяных изделий из СССР в ЧССР в чрезвычайный период, подписанного в 1972 году в Москве.

Правительство ЧСФР заинтересовано в упразднении действия данного Договора путем подписания Протоколярной записи, проект которой я прилагаю для Вашего рассмотрения. В ЧСФР подписать [illegible] гос. Владимир Длоуги.

Прошу Вас направить мне точку зрения второй Договаривающейся стороны по упразднению действия упомянутого выше Договора путем подписания приведенной Протоколярной записи.

С уважением

Приложение на 3 листу.



MINISTR HOSPODÁŘSTVÍ ČSFR
Ing. Vladimír Hrubý, CSc.

Министр экономики ЧСФР
Владимир Длоуги, к.э.н.

Согласно постановлению Правительства Чешской и Словацкой Федеративной Республики № 819 от 12 декабря 1991 года об упразднении действия Соглашения между Правительством ЧССР и Правительством СССР об использовании продуктоводов обеих стран для транспортировки нефтяных продуктов из СССР в ЧССР в чрезвычайном периоде

уполномочиваю

господина профессора Ярослава Востатека, к.э.н.
Заместителя Министра экономики ЧСФР

к подписанию Протокола об упразднении действия Соглашения между Правительством ЧССР и Правительством СССР об использовании продуктоводов обеих стран для транспортировки нефтяных изделий из СССР в ЧССР в чрезвычайном периоде.

В Праге, 4 апреля 1992 года

но тот не смог подтвердить это никаким решением. Поэтому «Протокол о прекращении действия Соглашения между Правительством СССР и Правительством ВНР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период» был подписан позже в Москве, подобно Протоколу, подписанному в Праге.

Таким образом, не стало СССР, коллективной безопасности, единых специальных трубопроводных систем *(далее на с. 202)*.

198

Гайдару Е.Т.

Уважаемый Егор Тимурович!

В соответствии с Межправительственными Советско-Чехословацким от 30 апреля 1972 г. и Советско-Венгерским от 20 апреля 1965 г. Соглашениями были созданы специальные трубопроводные системы для транспортировки нефтепродуктов в особый период из СССР в Западном направлении ЧССР и НРВ и нефтяных боеприпасов Сил. Для обеспечения их работы на территории бывшего СССР, Чехословакии, Венгрии было переоборудовано и построено 22 магистральных рабочих отвода и резервуарный парк вместимостью более 300 тыс. куб.м.

Эти трубопроводы и большая часть насосных станций создавались системы в настоящее время используются для подачи нефтепродуктов и газа в интересах народного хозяйства Содружества независимых государств, Венгрии, Чешской и Словацкой Федеративной Республики. Обязанности по содержанию советской части трубопроводных систем в постоянной готовности к работе в особый период распоряжением Совета Министров СССР от 28 сентября 1988 г. № 2132рс были возложены на Госкомнефтепродукт РСФСР (ныне концерн "Роснефтепродукт"), а уполномоченным представителем Правительства СССР по решению вопросов обеспечения выполнения обязательств, вытекающих из указанных выше соглашений, был назначен заместитель председателя этого комитета Генерал Василий Иванович.

В настоящее время в условиях перехода стран Восточной Европы к оборонительной доктрине и коллективной безопасности при поддержании военного равновесия на минимальном уровне, достаточном только для обороны, роль создания и сохранения в размораженных трубопроводных систем в интересах Содружества Сил отпала.

ЕГ-III-0865

199

А

ШТАБ ТЫЛА

Вх. от 31 марта 1992 г.
№ 156/33/

Начальнику Генерального штаба ОВС СНГ
генерал-полковнику
генерал-лейтенанту В.Н.

Докладываю:

В соответствии с решением Вице-Премьера Правительства Российской Федерации Е.Т.Гайдара от 17.03.92 г. № ЕГ-III-10-397 и обращением Министерства экономики Чехо-Словацкой Федеративной Республики об упразднении действия "Договора между Правительством ЧССР и Правительством СССР об использовании нефтепроводов обвязки сетей для транспортировки нефтяных изделий из СССР в ЧССР в чрезвычайный период", прошу Вас командировать на 10 суток в Чехо-Словакию и Венгрию группу в составе 2-х человек с 20 апреля с.г. начальника штаба ГШ ОВС СНГ генерал-майора Беляева В.А. и начальника отдела группы ОВС СНГ подполковника Белова К.Г.

Оформление выездных документов, загранпаспортов, выдачу денежных проездных документов и выплату суточных денег в иностранной валюте возложить на 10 Главное управление Генерального штаба ОВС СНГ. Генерал В.А.Беляев и подполковник Белов К.Г.-Сов. секретно.

Прошу оформить выезд т. Беляева В.А., подполковника Белова К.Г. в Венгрию и Чехословакию на 2 суток установленным порядком.

2 апреля 1992 г.

Согласовано по 2 пункту

Начальник Генерального штаба ОВС СНГ
генерал-полковник
В.Н.Самсонов

Начальник Генерального штаба ОВС СНГ
генерал-полковнику
В.Н.Самсонову

В связи с выполнением и обращением Межгосударственного совета в Содружестве НГ о продлением по упразднению действия вышеупомянутого договора, а также, учитывая, что Правительство России является правопреемником бывшего СССР, прошу Вас поручить заместителю председателя концерна "Роснефтепродукт" Чикильову Н.Н. провести переговоры и оказывать возможное содействие Протопопу.

Заместитель председателя концерна ОВС СНГ -
начальник Главка ОВС СНГ
генерал-полковник В.Ушаков

"31" февраля 1992 г.

ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Министерству России (В.В.Бакуменко), Минфину России (Т.С.Шамшину), Роснефтепродукту (В.С.Чикильову)

Прошу рассмотреть совместно с Главным Командованием Вооруженных Сил СНГ.

Вице-премьер

6 марта 1992 г.

РОССИЙСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КОНЦЕРН по производству нефтепродуктов «РОСНЕФТЕПРОДУКТ»

Заместителю Главнокомандующего ОВС СНГ генерал-полковнику Фунтову В.Э.

Т. Колпаку А.Г.
Т. Самсонову В.Н.

Прошу рассмотреть по предложению и доложить

от 20.03.92 № 14-1-21/208

Уважаемый Иван Васильевич!

26.03.92 г. В соответствии с решением Вице-Премьера Правительства Российской Федерации Е.Т. Гайдара от 17.03.92 № ЕГ-III-10-397 по обращению к Вам заместителя Министра финансового планирования экономики Чехо-Словацкой Федеративной Республики господина Б. Коцмана с рекомендацией к подписанию Протокола об упразднении действия "Договора между Правительством ЧССР и Правительством СССР об использовании нефтепроводов обвязочных сетей для транспортировки нефтяных изделий из СССР в ЧССР в чрезвычайный период", а также в аналогичных переговорах с Венгерской Республикой, прошу Вас поручить решить вопрос о командировании на 10 суток в Чехо-Словакию (г. Прага) и в Венгрию (г. Будапешт) Вашим заместителем - генерал-лейтенантом Беляевым В.А. и подполковника Белова К.Г., которая на протяжении многих лет занимались вопросами топливно-энергетического комплекса Чехо-Словакии и Венгрии в интересах Вооруженных Сил и народного хозяйства бывшего СССР.

Транспортные документы выписаны на меня.

С уважением

Уполномоченный Правительства СССР -
Заместитель Председателя Совета директоров концерна "Роснефтепродукт" Н.Н.Чикильов

Согласовано
Начальник Генерального штаба ОВС СНГ
генерал-полковник
В.Н.Самсонов

-7-

Статья 3

Настоящий Протокол вступает в силу со дня его подписания.

Статья 4

Протокол совершен в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и чешском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Совершено в г. Праге 27 апреля 1992 года.

За правительство Российской Федеративной Республики

За правительство Чешской и Словацкой Федеративной Республики

ПРОТОКОЛ

о прекращении действия Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Чехословацкой Социалистической Республики от использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период

от 25 апреля 1991 года

о внесении изменений в Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Чехословацкой Социалистической Республики от использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период от 25 апреля 1991 года

По получении Правительства Чешской и Словацкой Федеративной Республики и Правительства Союза Советских Социалистических Республик Соглашения между Правительством Российской Федеративной Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о прекращении действия Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период от 25 апреля 1991 года и Соглашения между Правительством Российской Федеративной Республики и Правительством Чешской и Словацкой Федеративной Республики о внесении изменений в Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Чехословацкой Социалистической Республики от использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период от 25 апреля 1991 года

Статья 1

Дата подписания настоящего Протокола прекращает действие Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период от 25 апреля 1991 года.

Статья 2

Обе стороны не имеют претензий друг к другу по осуществлению финансовых и других экономических вопросов по всем статьям упомянутого Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР от 25 апреля 1991 года.

За правительство Российской Федеративной Республики

За правительство Чешской и Словацкой Федеративной Республики

РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
КОНЦЕРН
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НЕФТЕПРОДУКТАМИ
«РОСНЕФТЕПРОДУКТ»

[illegible]

от 12.05.92 № 14-1-13/200

На № _____ от _____

Заместителю Главнокомандующего
ОВС СНГ
генерал-полковнику Фунтикову И.В.

Уважаемый Иван Васильевич!

В соответствии с решением Вице-Премьера Правительства Российской Федерации Е.Т. Гайдара от 17.03.92 № ЕГ-ВШ-10-397 группа полномочных представителей – специалистов государственного концерна "Роснефтепродукт" и ОВС СНГ в составе Чижикова Н.И., Кипкина В.А. и Ивина Ю.Г. в период с 26 апреля по 4 мая 1992 года находилась в Чехо-Словацкой Федеративной Республике и Венгерской Республике.

Во время пребывания в ЧСФР были проведены переговоры с Чешской стороной и подписан Протокол об упразднении "Соглашения между Правительством ЧССР и Правительством СССР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период".

С Венгерской стороной Протокол взаимосогласован и парафирован, подписание его будет проведено в рабочем порядке при принятии Правительством Венгерской Республики решения о назначении уполномоченного лица по этому вопросу.

Одновременно проведены переговоры с заинтересованными организациями по вопросу совместного использования трубопровода "Содружество" и складов горючего бывшей Южной группы войск МО СССР в коммерческих целях. В рабочем порядке выработаны взаимосогласованные решения. Считаю целесообразным продолжить переговоры по данному вопросу с Венгерской стороной.

С уважением

Заместитель Председателя
Правления концерна
"Роснефтепродукт" Н.И.Чижикалн

В книге «О службе и дружбе» в заключении сказано:

«Наша Родина — любимая многострадальная Россия со времени основания государства практически ни одного месяца не жила в мире и полном согласии с окружающими странами, а редкие мирные перерывы заполнялись внутренними конфликтами. Сколько их было — желающих поживиться за счет русского народа: печенеги, половцы, монголы, норманны, поляки, немцы, турки, французы, снова немцы... Не обходили нас стороной мировые войны, отвлекали от мирной жизни локальные конфликты, возникали то тут, то там межнациональные распри. Немало сил и средств, да и человеческих жизней забирали войны в дальних странах, где защищались интересы нашего государства, часто только идеологические: это Корея, Вьетнам, Ангола, Эфиопия, Афганистан, Сирия и др.»[1]

В Федеральном законе от 27.11.2002 г. № 158-ФЗ публикуется Перечень государств, городов, территорий и периодов ведения боевых действий с участием граждан Российской Федерации.

С момента развала СССР наше присутствие в некоторых бывших советских республиках, да и в иностранных государствах мира практически не только урезано, но и отсутствует полностью.

Ушли в прошлое узлы связи «Пальма», «Алмаз», «Горец», «Камыш», «Клубочек», «Ривьера», «Водопад», «Карат», учебные центры, военные госпитали, группы обеспечения посадок в странах пребывания: Ангола, Афганистан, Вьетнам, Куба, Кампучия, Лаос, Мозамбик, НДРИ, Эфиопия, Никарагуа, Гвинея. Появились новые государства нашего присутствия, но независимо от этого у некоторых наших соседей активно возрождаются национализм и откровенный фашизм. Все это осуществляется при весомой поддержке Запада — на Украине, в Прибалтике, Турции, Польше. Особенно активен в этом англо-американский мир.

Из книги «О службе и дружбе»: *«...страны НАТО создают все новые базы, приближаясь с разных сторон к государственным границам. Этого следовало ожидать: ведь мы же добровольно отовсюду ушли, сдали свои позиции на всех континентах, особенно на ближайших подступах к стране. Наверное, те, кто проявляли эту “добрую волю”, думали, что нас будут больше любить. Однако вакуум быстро заполняется»*[2]. По меткому выражению Александра III, у России два союзника — армия и флот! Поэтому, чтобы мирно жить, нужна очень сильная Россия! И, добиваясь этого, наверняка потребуются новые специальные трубопроводные системы, которые должны быть важным компонентом энергетической безопасности России.

[1] Шеин К. Г. Указ. соч. С. 507.
[2] Там же.


ПЕРЕЧЕНЬ ГОСУДАРСТВ, ГОРОДОВ, ТЕРРИТОРИЙ И ПЕРИОДОВ ВЕДЕНИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ГРАЖДАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Генерал-майоры В. В. Середа и К. Г. Шеин на встрече со специалистами службы горючего НАТО. Франкфурт-на-Майне, 2004 г.



В Брюсселе после рабочей встречи «Россия — НАТО»



Юрий Николаевич Копылов (на нижнем снимке — в центре, в светлой ветровке) — наша «крыша» везде нас сопровождает. Брюссель, 2006 г.

Культурная программа. После рабочей встречи «Россия — НАТО». Генерал-майор В. В. Середа в кресле Наполеона. Брюссель, 2006 г.





Рабочая встреча «Россия – НАТО» по специальным вопросам. Брюссель, Франкфурт-на-Майне, 22–25 июня 2004 г.





Участники встречи Ю. Н. Копылов, К. Г. Шеин и В. В. Середа

Заключение

Энергетическая безопасность – важнейшая составляющая национальной безопасности любого государства. Топливно-энергетический комплекс (ТЭК) России обеспечивает жизнедеятельность всех отраслей экономики и является экономическим интегратором регионов страны. Такие системообразующие предприятия, как НК «Роснефть», «Лукойл», ОАО «Газпром», РАО «ЕЭС России», ПАО «Транснефть», ОАО «АК «Транснефтепродукт», ряд других нефтяных и газовых компаний, осуществляют свою деятельность практически во всех республиках, краях и областях России, обеспечивая прочные экономические, производственные и технологические связи между отдельными территориями нашего государства, в целом России, ближнего и дальнего зарубежья.

Особое значение в топливно-энергетическом комплексе занимает трубопроводный транспорт: это газопроводы, нефтепроводы и нефтепродуктопроводы, они непосредственно оказывают важнейшее влияние на экономику и оборону страны.

При существующей сегодня развитой интеграции газопроводов и нефтепроводов по подаче энергоносителей на европейском рынке формируются условия для перспективного развития и дальнейшего совершенствования системы магистральных нефтепродуктопроводов России, повышения их роли в общем объеме транспорта нефтепродуктов. Этому способствует в настоящее время:

– взаимовыгодное сотрудничество в рамках всемирной торговой организации (ВТО);

– дискуссия по ратификации Договора к Европейской Энергетической хартии;

– активизация деятельности российских компаний на европейском рынке, увеличение экспортных потоков российских энергоресурсов, в том числе нефтепродуктов, участие в приватизации энергообъектов на территории европейских стран.

В книге «Внимание горючему» наш патриарх Службы горючего В. В. Никитин писал: *«...Самым надежным и экономичным средством транспортирования горючего на большие расстояния является нефтепродуктопровод. В нашей стране ежегодно вводятся в строй сотни и тысячи километров линий нефтепродуктопроводов, однако, при таких огромных территориях нашего государства, этого крайне недостаточно.*

Учитывая высокую надежность и значительную экономичность трубопроводов по сравнению с другими видами транспорта в подаче горючего, следовало бы шире развернуть создание трубопроводных отводов от магистральных нефтепродуктопроводов к различным ведомственным складам горючего, глубинным нефтебазам нефтесбытовых организаций союзных стран, к большим стационарным аэродромам гражданской авиации, к другим крупным нефтебазам, имеющим большую выдачу горючего в автотранспорт или на суда морского и речного флотов. Трубопроводные отводы, по нашему мнению, должны иметь небольшие диаметры

от 150 до 250 мм. В этих отводах от магистральных нефтепродуктопроводов заинтересованы все ведомства, расходующие большие количества горючего, и прежде всего — государственные органы союзных государств, ведающие нефтепродуктообеспечением.

В последние годы в строительстве нефтепродуктопроводов стали увлекаться созданием самостоятельных и ведомственных трубопроводов от нефтеперерабатывающих заводов на сравнительно небольшие расстояния, не превышающие 200—300 км, а нередко и более короткие. На строительство короткокилометражных трубопроводов затрачивается значительно больше денежных средств и специального оборудования, чем на такое же расстояние магистральных трубопроводов. Как правило, эти трубопроводы не всегда используются на расчетную производительность. Кроме того, усложняется управление трубопроводными системами. Исходя из сказанного и главным образом в целях более полного использования продуктопроводов и централизации управления трубопроводными системами, необходимо создавать, как правило, магистральные нефтепродуктопроводы по потокам движения потребления горючего, а областям или отдельным республикам от этих магистралей строить отводы из труб меньшего диаметра.

Развивающаяся сеть нефтепродуктопроводов способствует организации выдачи горючего в автомобильные цистерны автомобильных колонн, которые осуществляют подвоз горючего на гражданские нефтебазы нефтесбытовых организаций союзных республик, далеко расположенных от железных дорог, а также промышленным и сельскохозяйственным предприятиям, имеющим свои склады горючего.

Наряду с магистральными стационарными нефтепродуктопроводами приобретает все большее значение в подаче горючего полевой магистральный трубопровод».

В. В. Никитин был выдающимся стратегом не только в области нефтепродуктообеспечения страны, Вооруженных Сил, но и великим организатором создания разветвленной инфраструктуры Службы горючего, содержащей органы управления, базы и склады ракетного топлива и горючего, автомобильные части подвоза ракетного топлива, заводы по производству и ремонту технических средств, ГосНИИ, УВВТУ, учебные подразделения младших специалистов, военные представительства на предприятиях промышленности и в НИИ страны, трубопроводные соединения и части, специальные трубопроводные системы. В. В. Никитин автор более 100 публикаций в весьма солидных изданиях.

В труде «Горючее — фронту» В. В. Никитин в заключении подвел итоги использования различных видов транспорта для подачи горючего войскам в годы войны. Он писал: «*За период Великой Отечественной войны при общем расходе войсками 14,3 млн тонн горючего для доставки его от нефтеперерабатывающих заводов до машин с учетом перевалки с одного вида транспорта на другой потребовалось выполнить перевозки суммарно всеми видами транспорта в размере свыше 36 млн тонн горючего (перевозки превысили расход в 2,5 раза). На долю железнодорожного и автомобильного транспорта пришлось 79,5 процента перевозок.*



Генерал-полковник В. В. Никитин с группой офицеров на тактико-специальном тыловом учении в Уральском военном округе на трассе трубопровода ПМТП-150, крайний справа полковник В. А. Балобенко. 1975 г.



Начальник Тыла ВС РФ, заместитель Министра обороны РФ генерал-полковник Д. В. Булгаков и начальник ЦУРТГ МО генерал-майор В. В. Каук с ветеранами СГ и руководителями ОАО «Транснефтепродукт» на линейной производственно-диспетчерской станции «Володарская»



Ветераны Службы горючего

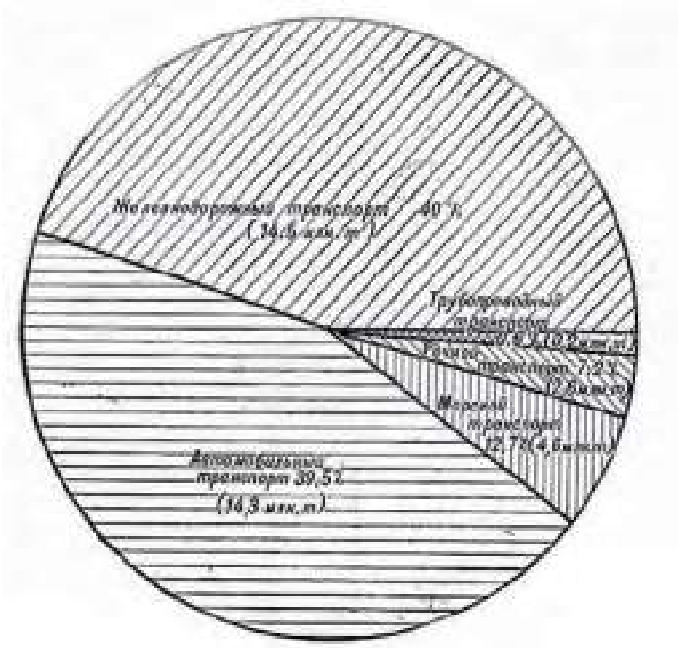












Доля видов транспорта в подаче горючего в ходе Великой Отечественной войны

Опыт работы всех видов транспорта по подаче горючего от заводов нефтеперерабатывающей промышленности до войск позволяет сделать вывод о том, что только тесное взаимодействие железнодорожного, водного, автомобильного, трубопроводного транспорта обеспечило в основном бесперебойное снабжение горючим действующей армии».

За 30 лет руководства ЦУРТГ МО СССР В. В. Никитин воспитал, подготовил большой отряд настоящих ученых, профессионалов, патриотов, генералов, офицеров центрального аппарата Службы горючего. В своей работе он умело расставлял кадры, опираясь при этом на молодежь, и бережно сохранял старшее поколение. Строго соблюдал и совершенствовал лучшие традиции Службы горючего, жестко, но справедливо воспитывал молодых офицеров, используя разумный индивидуальный подход к каждому, и особенно соблюдал правила наставничества и преемственности. Всегда опытный сотрудник центрального аппарата учил молодого, а не наоборот. Сегодня, к сожалению, достаточно много разных примеров, когда молодые, хорошо если умные, а то «тупые» или «отмороженные на всю голову» пытаются учить настоящих профессионалов, «классников». ЦУРТГ МО СССР, РФ на протяжении всей своей истории постоянно заботилось об энергетической безопасности нашего государства и ее

составляющей — нефтепродуктообеспечении страны и Вооруженных Сил. У руководителей Службы горючего всегда был настоящий мозговой центр, храм научной мысли по всем отраслям деятельности Службы горючего 25 ГосНИИ. В настоящее время этот научный центр химмотологии под руководством академика, доктора технических наук, лауреата Государственной и многих других премий, генерала-майора В. В. Середы находится на самых передовых рубежах научной мысли, в т. ч. и по защите энергетической безопасности государства. К сожалению, сегодня есть люди, которых не устраивает сильная позиция известных ученых этого института, появляются субъективные мнения по его обновлению, модернизации. Думаю, что хорошим это не закончится не только для института, но и для Службы горючего Вооруженных Сил.

Да, нужно выдвигать настоящую, думающую молодежь, например, из войск, РГУ нефти и газа им. Губкина, других ВУЗов, но это надо делать поэтапно, не спешить, соблюдать преемственность, контролировать, чтобы на «первые места» вместе с передовым молодым поколением не попали в науку, в экономику, промышленность, сельское хозяйство «серые» никчемные детишки высокопоставленных лиц, которые сегодня постоянно мелькают перед нами в средствах массовой информации.

У нас очень много талантливых молодых ученых, студентов различных ВУЗов, склонных к науке. Например, профессорско-преподавательский состав РГУ нефти и газа им. Губкина, военно-учебный центр под руководством ректора доктора наук В. Г. Мартынова, советника при ректорате РГУ А. И. Владимирова проводят очень значимую работу по обучению студентов на различных специальностях, в том числе особенно важных для экономики страны, Вооруженных Сил. Готовят и инженеров трубопроводного транспорта. Проректоры, деканы факультетов В. Г. Пирожков, А. Д. Прохоров, В. Ф. Дунаев, А. Ф. Андреев, Г. В. Васильев и многие другие, начальники военной кафедры В. В. Лаптев, А. И. Лавринчук, офицеры военного учебного центра растят настоящих патриотов нашей Родины, будущих защитников Отечества. На лекциях много внимания уделяется вопросам развития топливно-энергетического комплекса страны, модернизации и реконструкции нефтеперерабатывающих предприятий, направленных на увеличение глубины переработки нефти, энергетической безопасности, экспортной независимости России, интеграции газопроводов, нефтепроводов, нефтепродуктопроводов по подаче энергоносителей на континентальных рынках и постоянное совершенствование системы МНПП.

Последние десятилетия, как правило, несколько студентов-выпускников исполняют задание по дипломному проектированию по тематике, связанной с энергетической безопасностью, восстановлением экспортной независимости России, обоснованием создания интегрированных систем нефтепродуктопроводов на материках (территориях). Предлагаю наиболее достойных выпускников — специалистов трубопроводного транспорта брать «на заметку», призывать на службу в Вооруженные Силы РФ, это будет готовый мозговой резерв для создания, если, конечно, потребуется, специальных трубопроводных систем. Мой сын, Шеин Георгий, в 2003 году закончил РГУ им. Губкина,

имел тему дипломного проектирования: «Проект экономического обоснования создания интегрированной сети магистральных нефтепродуктопроводов в Европе» (Приложение № 17). В настоящее время полученные знания он успешно применяет на практике.

В мирное время доля использования нефтепродуктопроводов для подачи горючего войскам тоже невелика, хотя протяженность МНПП, по сравнению с годами войны, весьма значительна и превышает 20 тыс. км, и ежегодный объем транспортировки различных марок (сортов) светлых нефтепродуктов составляет около 30 млн тонн, а сегодняшняя потребность Вооруженных Сил в десять раз меньше. В чем же дело, почему сегодня поставка горючего Вооруженным Силам России осуществляется в основном железнодорожным транспортом? На это есть объективные и субъективные причины. Конечно, это уже доказано практикой, особое значение МНПП приобретают в особый период, как специальное (специфичное) надежное транспортное средство для нефтепродуктов.

Из воспоминаний президента ОАО «АК «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметова: *«Работая на различных ступенях производственной деятельности, я никогда не забывал о том, что моя профессия имеет двойное назначение. На этой почве у меня даже были конфликты с госчиновниками. К примеру, когда я работал в должности Президента акционерной компании "Транснефтепродукт", мы совместно с ЦУРТТ МО прорабатывали вопрос о размещении на условиях ответственного хранения (без оплаты) нефтепродуктов в магистральных нефтепродуктопроводах АК "Транснефтепродукт" для Вооруженных Сил РФ.*

Это была серьезная новация общегосударственного масштаба, дававшая выгоду и экономике России, и обороне страны. Когда мы с начальником специального отдела нашей кампании согласовывали этот вопрос с Минтопэнерго РФ для выпуска распоряжения Правительства РФ, замминистра Минтопэнерго РФ г-н Станев обвинил меня в лоббировании интересов Минобороны РФ и неумении руководить компанией. "Лучше бы Вы



Делегация СССР на учениях армий Варшавского договора: В. Е. Шейдин, Г. Н. Минкевич, И. Т. Ишмухаметов, Н. Н. Могила, К. Г. Шеин, В. Н. Кучеров



Советско-чехословацкая делегация на учениях стран Варшавского договора по специальным трубопроводным системам. Август 1987 г.



Соглашение (договор) о специальной трубопроводной системе СССР — ЧССР и Варшавский договор пока действуют! В Карпатах, рабочие встречи. 1987 г.



Культурная программа. Ю. Ф. Ясаков, Курченков, И. Т. Ишмухаметов. Прага, 1986 г.



К. Г. Шеин, И. Т. Ишмухаметов с группой товарищей в Праге. 1986 г.



Учение на специальном трубопроводе СССР — ЧССР, слева направо: И. Т. Ишмухаметов, В. Х. Галюк, К. Г. Шеин, Г. Н. Минкевич, Н. И. Могила



К. Г. Шеин, В. Д. Гобеджишвили, И. Т. Ишмухаметов. Закарпатье, 1988 г.



К. Г. Шеин и И. Т. Ишмухаметов в Праге. 1986 г.

С соратниками по строительству международных трубопроводов спустя десятилетия



Встреча ветеранов Главнефтеснаба РСФСР и участников ВОВ. 50-летие Великой Победы в АК «Транснефтепродукт». Май 1995 г.



Друзья, коллеги, единомышленники: И. Т. Ишмухаметов, К. Г. Шеин на 85-летии генерал-лейтенанта В. А. Блохина. Москва, 25 ГосНИИ, 14 июня 2019 г.



Чествование В. А. Блохина по случаю его 85-летия

давно повысили свои тарифы на оказание услуг по транспорту топлива и повысили прибыльность, чем обивать пороги Министерства, лоббируя интересы Минобороны...", — сказал этот "государственный" чиновник. Кстати, он пригрозил, а впоследствии крайне неудачно и с нарушением закона об акционерных обществах организовал проверку деятельности компании "Транснефтепродукт" с предна-меренными отрицательными выводами. Распоряжение Правительства все-таки вышло позже, когда уже г-н Станев был освобожден от должности.

Были и другие высокие чиновники, которые не сразу согласовали этот вопрос и тормозили подписание распоряжения. О таких "госчиновниках" и "горе-руководителях" очень хорошо написал в своей замечательной книге "О службе и дружбе" ветеран Вооруженных Сил СССР и России генерал-майор в отставке Константин Георгиевич Шеин. Предельно метко и справедливо он охарактеризовал деятельность таких одиозных чиновников, как "маршал Табуреткин" (Сердюков) и главный "прихватизатор" России Чубайс. Я бы к ним добавил еще не менее одиозных Касьянова, Коха, Вайнштока, которые "из-за бугра" подло клевещут на Россию...

С Константином Георгиевичем я познакомился в 1982 году, когда меня назначили заместителем начальника главного управления нефтепродуктопроводов Госкомнефтепродукта СССР. Он в это время только начинал службу в центральном аппарате ЦУРТГ МО. Будучи почти ровесниками (я старше всего на 2 года) и имея схожие должностные обязанности в своих ведомствах, мы быстро подружились, тесно взаимодействовали и, по сути, являлись связующим звеном в сотрудничестве ЦУРТГ МО и Главнефтепродуктопровода, а впоследствии и с АК "Транснефтепродукт". Особенно тесным было наше сотрудничество в составе советской делегации по взаимодействию со странами Варшавского договора по обеспечению войск горючим. В составе этой делегации под руководством начальников ЦУРТГ МО И. Н. Базанова, затем В. А. Блохина мы часто бывали в Чехословакии и Венгрии, непосредственно готовили материалы к проведению совместных командно-штабных учений и принимали участие в этих учениях.

В 1993 г., когда мы создавали компанию "Транснефтепродукт", по рекомендации К. Г. Шеина были приняты на работу и успешно работали в компании офицеры, ушедшие в отставку из ЦУРТГ МО: полковник Ю. Коршунов (советник президента АК), полковник С. Михайлов (начальник управления ресурсов и балансов), подполковник В. Лунин (заместитель начальника спецотдела), подполковник А. Починский (начальник спецотдела), подполковник И. Баклагин (главный механик).

Являясь членом Совета директоров АК "Транснефтепродукт" с 2001 года, К. Г. Шеин в 2002 г. ушел в отставку со службы и перешел на работу в АК "Транснефтепродукт" на высокую должность вице-президента компании, в которой успешно проработал до конца 2008 г.

В 2007 г., когда начальник ЦУРТГ МО генерал-лейтенант Очеретин Геннадий Николаевич по собственному желанию ушел в отставку, мы с К. Шеиным предложили его кандидатуру на должность генерального директора АО "Юго-Западтранснефтепродукт" — крупнейшего дочернего общества компании "Транснефтепродукт". Геннадий Николаевич дал согласие и успешно руководил этой масштабной трубопроводной организацией.

Этими примерами хочу подтвердить определение, что наши профессии действительно имеют двойное назначение... Мне, правда, таки не пришлось быть призванным на действительную военную службу, и неизвестно, чем бы она закончилась. К своему пенсионному возрасту я подошел в звании подполковника запаса и с этого звания был снят с воинского учета. Работать продолжал в должности советника президента АК "Транснефтепродукт" до 2014 г. и в возрасте 69 лет ушел на заслуженный отдых.

Пользуясь возможностью написать эти воспоминания, хочу выразить сердечную благодарность всем офицерам ЦУРТГ и Тыла Вооруженных Сил, с кем приходилось взаимодействовать в течение полувекового периода (1964—2014) на благо сохранения обороноспособности страны».

В целом функциональная способность всей трубопроводно-складской системы России сложна и сегодня не имеет централизованного управления. Существуют государственные программы, планы, но они не выполняются, никто их не рассматривал с учетом интересов обороны страны. Все министерства, ведомства, ТЭК, РЖД, ПАО «Транснефть», вертикально-интегрированные нефтяные компании (ВИНК), Росрезерв работают только в своих интересах. На крупных совещаниях, к сожалению, лишь создается мнение об озабоченности стратегическими задачами энергетической безопасности России.

Из книги Михаила Зыгаря «Вся королевская рать»:

«24 июня 2003 года Владимир Путин прилетел в лондонский аэропорт "Хитроу" вместе с женой Людмилой. В аэропорту его встречал принц Чарльз». Не буду писать о политической цели визита, о скандале, когда его ждала королева почти 15 минут, о встрече с лидерами трех крупнейших британских партий — это, конечно, интересно, но читатель сам может найти указанную книгу и познакомиться с ходом визита, а продолжу цитировать Михаила Зыгаря[1]: *«...Но главным результатом этого визита стал прорыв в экономическом сотрудничестве. Президент Путин и премьер Блэр провели энергетическую конференцию, в ходе которой было сделано сразу нескольких эпохальных заявлений. Во-первых, в присутствии двух лидеров глава BP лорд Джон Браун и владелец компании российской "Тюменской нефтяной компании" (ТНК) Михаил Фридман подписали соглашение о создании российско-британской компании ТНК-ВР. Британский нефтяной гигант покупал 50% российской компании (что позволяло ему стать второй по величине нефтяной компанией в мире и обогнать извечного конкурента Royal Dutch Shell). Впервые о готовящейся сделке стало известно еще в феврале 2003 года, все приготовления прошли удачно, ничего не сорвалось — сделку курировал*

[1] Зыгарь М. Вся кремлевская рать. Изд. 2-е. М. : Интеллектуальная литература, 2018.

лично Владимир Путин. Компания сохраняла российскую прописку, но получала британского гендиректора, им стал Роберт Дадли. Это был удивительный и символический прорыв — отныне англичане начнут добывать сибирскую нефть. Британские журналисты шутили, что Путин повторил достижение Александра II, который приезжал в Лондон в 1874 году с государственным визитом, чтобы выдать замуж свою дочь за герцога Эдинбургского, Путин же приехал, чтобы выдать замуж свою нефтяную "дочку" за лорда Брауна из BP.

Но слияние ТНК и BP — не единственное достижение того исторического визита. Путин и Блэр объявили, что две страны запускают амбициозный проект — строительство Северо-Европейского газопровода, трубы стоимостью $5,7 млрд, которая соединит Россию и Великобританию. Два правительства подписали меморандум, оставались только, чтобы предполагаемые соинвесторы проекта, "Газпром" и Royal Dutch Shell, подписали необходимое соглашение. Как гордо заявил Тони Блэр, с учетом инвестиций Royal Dutch Shell в проект "Сахалин-2" Британия становилась первой страной по количеству инвестиций в российскую энергетику.

Идею строительства газовой трубы из России в Британию Путин забудет, чтобы вспомнить ее спустя три года, но уже с новым партнером — Герхардом Шредером. В 2006 году у Royal Dutch Shell отнимут сахалинские месторождения. Но намного раньше между Россией и Британией начнется полноценная холодная война».



80 лет Службе горючего. 17 февраля 2016 г.

80 лет Службе горючего. 17 февраля 2016 г.







Это яркий пример важности, значимости трубопроводного транспорта, не только в экономике, международной конкуренции, но и в политической «трескотне».

Совсем забыли, что основным путем совершенствования системы подачи горючего войскам в современных условиях является более широкое использование нефтепродуктопроводов, обладающих рядом преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. К ним можно отнести, в первую очередь, высокую устойчивость к воздействию противника, а также более низкую стоимость транспортировки горючего. В последние годы существования СССР и после его развала, усилиями офицеров ЦУРТГ МО и их руководителей постоянно проводилась работа по развитию трубопроводно-складской сети Службы горючего ВС РФ и совершенствованию обеспечения горючим, в рамках и в соответствии с проектами, например «Программы военного строительства Российской Федерации на 1993–1995 гг.». Однако, в связи с экономическими трудностями, в стране многие программы создавались, но не были реализованы.

Создание трубопроводно-складской системы (ТСС) актуально и сегодня и должно быть направлено на повышение эффективности и устойчивости системы обеспечения войск (сил) горючим и предполагает: максимальное использование существующей инфраструктуры на территории страны как в мирное, так и в военное время; расширение ее возможностей за счет развития и реконструкции существующих объектов, строительства новых специальных трубопроводных систем, при необходимости повышение живучести систем производства; хранение и транспортирование горючего в условиях воздействия по ним современных средств поражения; оптимизацию транспортных связей между поставщиками и потребителями горючего; снижение затрат на доставку его войскам (силам) за счет более эффективного использования трубопроводного транспорта; рациональное эшелонирование установленных запасов горючего с учетом возможных сценариев боевых действий; обеспечение возможности маневра запасами горючего в пределах страны и на отдельных стратегических направлениях.

Так как основной целью создания ТСС является повышение уровня устойчивости системы обеспечения горючим Вооруженных Сил Российской Федерации в военное время, то очевидно, что основную роль в определении ее начертания и структуры должны играть оперативно-тыловые и технические критерии, характеризующие способность элементов ТСС успешно выполнять функции по предназначению в условиях прогнозируемой оперативно-тыловой обстановки и воздействия противника. В самом начале XXI века по инициативе Министерства обороны РФ на МНПП было проведено несколько уникальных совместных специальных учений Минобороны РФ (ЦУРТГ МО РФ), управления ГСМ Тыла ВС РБ и ОАО «АК «Транснефтепродукт» с реальной выдачей значительных объемов различных сортов горючего из стационарного трубопровода по заявкам Минобороны РФ в определенных пунктах на территории Центра, Сибири России и Республики Беларусь. В присутствии заместителей министров обороны, начальников генеральных штабов в крат-



В Штабе Тыла ВС РФ и ЦУРТГ МО РФ. 2000 г.



чайшие (нормативные) сроки в «условно-боевой» обстановке был осуществлен налив автомобильных батальонов подвоза горючего (автбг) из стационарных трубопроводов с применением устройства «холодной» врезки и комплектов выдачи горючего в автотранспорт. Проведенные учения еще раз в современных условиях подтвердили, что стационарные нефтепродуктопроводы являются не только надежным хранилищем запасов горючего, но и обладают возможностью выдачи горючего в любое время года в необходимых объемах, сортах, в различных регионах, на всех участках прохождения МНПП. Результаты учений были проанализированы и доложены Президентам России и Беларуси. В рамках моей компетентности (информирован) — оценки были получены высокие. Однако после вывода ОАО «АК «Транснефтепродукт» из состава стратегических предприятий и «поглощения» его ПАО «Транснефть» работа по хранению запасов горючего Минобороны РФ в МНПП прекратилась. Хорошо, если это только временное решение!? (Приложения № 15 и № 22)



День Победы в стенах ЦУРТГ МО РФ. К. Г. Шеин с офицерами, руководителями управлений, отделов. 2000 г.



65 лет 1232 ЦБГ и РГ. Награждение лучших специалистов. Нижегородская обл., пос. Ильино



РВАОКЗУ. Рязань, 2004 г.



65 лет 1232 ЦБГ и РГ. Нижегородская обл., пос. Ильино



751 РЗ, Батайск, 1995 г.



РВАОКЗУ. Рязань, 2004 г.



Пресс-конференция в МВД России по вопросу безопасной эксплуатации нефтепродуктопроводов. 2003 г.



Руководство ОАО АК «Транснефтепродукт» С. В. Маслов, К. Г. Шеин, К. Р. Ахмадулин, начальник УФСБ России по Башкирии И. В. Чернооков после учений на ЛДПС «Черкассы». 2006 г.

Основными принципами использования трубопроводно-складской системы в мирное время могут являться:

– подача горючего с нефтеперерабатывающих заводов, складов и баз горючего Центра по стационарным нефтепродуктопроводам в комплексе с другими видами транспорта на склады и базы горючего ЦМТО (ТЦО, ПЛК), аэродромы базирования авиации, базы хранения Росрезерва с целью восполнения его расхода на обеспечение повседневной деятельности войск и накопления запасов;

– маневр ресурсами горючего в пределах территории страны между регионами;



— содержание части запасов горючего в стационарных нефтепродуктопроводах на особый период в готовности к выдаче войскам (силам);

— подача горючего по полевым магистральным трубопроводам в районы крупных аварий, катастроф и стихийных бедствий, а также при проведении крупномасштабных учений войск (сил). (Информационный бюллетень Службы горючего, приложение № 12.)

В военное время роль трубопроводного транспорта в обеспечении подвоза горючего должна заключаться в перераспределении грузопотоков горючего за счет более эффективного использования стационарных нефтепродуктопроводов и переоборудованных для его транспортирования участков газопроводов с целью высвобождения мощностей других видов транспорта для выдвижения оперативных и стратегических резервов, перевозки техники и материальных средств; рассредоточении стратегических запасов горючего с баз хранения Центра; покрытии дефицита подвоза горючего на коммуникационных направлениях с недостаточной пропускной способностью посредством развертывания полевых магистральных трубопроводов, их дублировании в случае разрушений; эвакуации в угрожаемый период части запасов горючего из приграничных районов с целью предотвращения их уничтожения и захвата противником; обеспечении маневра запасами горючего между стратегическими направлениями наряду с другими видами транспорта; наращивании стационарных нефтепродуктопроводов, специальных трубопроводных систем линиями ПМТ в направлении районов дислокации стратегических объединений.

Если мы этого достигнем, тогда у нас будет сильнейшая экономика и боеспособная армия. Сегодня не надо никого убеждать в том, что горючее, нефтепродуктопроводы и боевая подготовка связаны воедино. Без горючего нет боевой мощи! Без Службы горючего нет Вооруженных Сил!



Внедрение АСУ в процесс работы ПМТ. Белорусский военный округ, 1982 г.

На фото патриарх Службы горючего, начальник ЦУРТГ МО СССР генерал-полковник В. В. Никитин через дисплей АСУ смотрит в будущее развития трубопроводного транспорта и дает указания окружающим его офицерам ЦУРТГ, ученым 25 ГосНИИ, начальнику СГ БВО по вопросам совершенствования организации работы ПМТ. Слева стоит начальник (1978–1992) 367 ЦБГ н. п. «Жабинка» полковник С. В. Карабанюк. Коллектив базы под его руководством постоянно совершенствовал многие объекты трубопроводного транспорта и практически ежедневно переваливал из трубопроводного, железнодорожного транспорта на «узкую» ж/д колею значительные объемы горючего в интересах СГВ, ГСВГ и экспорта.

В. В. Никитин и его подчиненные смотрели в будущее и планировали его, учились на опыте прошлого, созидали во время службы в СССР. Сегодня, к сожалению, многие «вожди» в Правительстве РФ, министерствах и ведомствах не думают о будущем, настоящее для них только обогащение, а прошлое, порою по их же вине, пугает неизвестностью. И все-таки так долго продолжаться не будет, Россия встряхнется и освободится от ненужной «шелухи», уверенно и победоносно пойдет вперед.

***

Приятно констатировать факт, что все-таки есть люди в высшем эшелоне, которые реально оценивают настоящее, не забывают прошлое и с уверенностью смотрят в будущее. Например, заместитель Министра обороны Российской Федерации, Герой России, генерал армии Булгаков Дмитрий Витальевич на протяжении уже нескольких десятилетий, будучи на различных руководящих должностях, постоянно уделяет особое внимание Службе горючего, ее авангарду — полевым магистральным трубопроводам и развитию стационарных магистральных трубопроводов России, с учетом интересов Министерства обороны. На фото от 1 июня 2019 г. — заместитель Министра обороны Д. В. Булгаков в 100-м опо, даже в праздничной обстановке, дает указания начальнику УРТГ ДРО МО РФ полковнику В. И. Демирову по вопросам совершенствования Службы горючего. Кстати, фотограф запечатлел беседу двух военачальников в день рождения В. И. Демирова.



ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложения печатаются в оригиналах первоисточников

Приложение 1

Обращение к Министру обороны СССР Маршалу авиации Е. И. Шапошникову начальника ЦУРТГ МО СССР (1954–1984) генерал-полковника В. В. Никитина

МИНИСТРУ ОБОРОНЫ СССР
Маршалу авиации
товарищу Шапошникову Е. И.

В связи с предстоящим сокращением в Вооруженных Силах я, генерал-полковник в отставке, прослуживший в Армии более 45 календарных лет, из них около 30 лет начальником Центрального управления ракетного топлива и горючего МО, считаю своим долгом высказать Вам некоторые свои соображения.

В наших Вооруженных Силах сложилась ненормальная обстановка, когда, благодаря усиленной деятельности Генштаба, в ущерб боевой готовности войск разрослись штабы до невероятных размеров. Поэтому считал бы целесообразным как можно скорее решить: нужно ли дальше так переоценивать важность штабов; нельзя ли поднять роль основных служб обеспечения ВС в поддержании боеготовности войск; необходимость упорядочивания штабов и ликвидации ненужных.

С такими предложениями в апреле 1991 года обращался к Маршалу Язову. В июне с. г. получил ответ от генерала армии Моисеева, в котором изложены неубедительные доводы в защиту множественности штабов.

I

По утвердившемуся в Министерстве обороны порядку все ранее проводившиеся сокращения личного состава проводились Генеральным штабом, им же устанавливались уровни по сокращению в видах ВС, родах войск и службах. Причем в большей степени сокращались службы обеспечения и незначительные штабы, в то же время создавались новые штабы и усиливались существующие.

Посмотрим на численность личного состава Генерального штаба. Та численность Генштаба, которая была в годы ВОВ, в несколько раз меньше имеющейся численности в настоящее время. Создано несколько главных управлений Генштаба. Возросло число генералов. Аналогичное положение произошло в главных штабах видов ВС и штабе Тыла ВС. После ВОВ появились штабы в родах войск. Возросли по численности личного состава штабы

военных округов и флотов. Наряду с усилившимися по численности личного состава штабами дивизий и полков, созданы штабы батальонов и дивизионов. Образованы штабы тыла в военных округах и на флотах.

Рост численности личного состава штабов в основном произошел за счет войск и служб, что не могло не отразиться на боеготовности. К тому же, разросшаяся штабная епархия еще в большей мере увеличила объем канцелярско-бюрократической деятельности в войсках.

В целях привлечения для работы в штабы высококвалифицированных офицеров (даже на канцелярскую работу), Генштаб устанавливает им повышенные штатно-должностные оклады и воинские звания. Спрашивается: зачем и кому нужна такая штабная армада? Нам представляется, что войскам и службам она не нужна ни в мирных, ни в военных условиях.

Основным родоначальником проведенной в Вооруженных Силах широкой штабизации является Генштаб, вот ему и необходима созданная им же штабная армада для поднятия генштабовского престижа. Всем предельно ясно: больше штабов всех рангов – становится внушительнее штабная служба, широко распространенная сеть штабов создает лучшие условия для утверждения активной деятельности Генштаба. Таким способом генштабовское руководство добивается повышения своего авторитета в войсках и обеспечивает усиление влияния на командиров и командующих. В результате получается как бы двухстороннее управление войсками: в одной стороны Министр обороны, с другой – начальник Генштаба.

Некоторые штабные идеологи всячески стараются доказать необходимость усиления влияния штабов на всю деятельность Вооруженных Сил и, прежде всего, на поддержание постоянной боевой и мобилизационной готовности, на руководство обучением, воспитанием и повседневной деятельностью войск. Так, бывший начальник Генштаба ВС Маршал Советского Союза Н. В. Огарков (СВЭ, т. 8, с. 532) считает, что «штаб – основной орган управления войсками (силами) в боевой обстановке и руководства их обучением, воспитанием и повседневной деятельностью».

Можно ли в полной мере согласиться с таким утверждением действительной роли штаба? Думается, что нельзя. Как известно, обучением личного состава воинских частей, освоением ими вооружения и военной техники занимаются не штабы, а заместители командира (командующего) по боевой подготовке через специальный им подчиненный аппарат.

Воспитанием личного состава обязан заниматься сам командир и его заместители.

Что касается управления войсками в боевой обстановке, то это всегда было главной обязанностью командира.

Также всем известно, что штаб должен не руководить войсками, а помогать своему командиру в осуществлении руководства войсками в боевой обстановке, путем сбора необходимых данных, их изучения и обобщения. Всю свою деятельность штаб осуществляет, строго руководствуясь решением непо-

средственного командира (командующего). По нашему глубокому убеждению, вышестоящие штабы не должны давать никаких указаний (кроме информаций) нижестоящим штабам. Все необходимые распоряжения от вышестоящих инстанций должны исходить только от командующего и только непосредственно командиру. В этом отношении Генеральный штаб может стать примером. Всякие указания и распоряжения нижестоящим инстанциям должны исходить не от Генштаба, а от Министра обороны или его заместителей.

Мы также не можем в полной мере согласиться и с другим утверждением Маршала Огаркова, что одной из важнейших задач штаба является поддержание постоянной боевой и мобилизационной готовности войск (сил) и органов управления. Действительно, это одна из важнейших задач, но она является, прежде всего, первоочередной для родов войск и служб обеспечения, от деятельности которых всецело зависит боевая и мобилизационная готовность войск. Штаб на самом деле не может поддерживать ни боевую, ни мобилизационную готовность без служб обеспечения и родов войск, он только регистрирует, вернее, учитывает данные, полученные от них.

Боевая готовность воинских частей непосредственно обеспечивается родами войск через повседневную учебную подготовку частей, оснащения их необходимой боевой техникой и вооружением. Учебно-боевая подготовка и применение боевой техники всецело зависит от деятельности служб обеспечения, так как без таких материально-технических средств как горючее, боеприпасы, запасные части и др. нельзя осуществлять полноценную учебно-боевую подготовку войск.

Мобилизационную готовность войск поддерживают в основном службы обеспечения войск. Они создают нужные мобилизационные запасы (резервы) материально-технических средств, постоянно контролируют их сохранность, исправность и кондиционность.

Из сказанного нами просматривается явная попытка генштабистов совершенно несправедливо присваивать штабам те функции, которые они не только не выполняют, но и, по своим специфическим особенностям, не могут их выполнять. При всем нашем уважении к генштабистам, надо сказать, что даже разросшийся Генштаб, со своими многочисленными управлениями, без активной деятельности центральных управлений Министерства обороны ни при каких обстоятельствах не сможет обеспечить должную боевую и мобилизационную готовность в целом Вооруженных Сил. Надо прямо сказать, что в Вооруженных Силах слишком сильно переоценивается роль Генерального штаба. Нередко ему присваивается то, что успешно и постоянно осуществляют виды ВС, рода войск и центральные управления Министерства обороны.

Как нам помнится, восхваление Генштаба началось уже после ВОВ, в начале 50-х годов, когда начальник Генштаба стал одновременно первым заместителем Министра обороны. Впервые им был назначен в марте 1953 года Маршал Советского Союза В. Д. Соколовский — настойчивый, твердый и решительный человек. Мне лично приходилось по долгу службы встречаться

с ним и видеть его настойчивость и умелую доказательность при принятии решений.

В последнее время еще с большей претензией на повышение роли Генштаба выступил новый начальник Генерального штаба ВС генерал армии В. Н. Лобов. Он предложил сделать Генштаб самостоятельным высшим военным руководящим органом, подчинив ему высшую военную структуру — командование всеми Вооруженными Силами. Что же из этого может получиться? Командование Вооруженными Силами превратится в одно из подразделений Генштаба. Как следствие, оно подчинится сугубо штабному органу, в результате все структуры Вооруженных Сил начнут превращаться в штабные, офицеры-специалисты родов войск и служб со временем станут штабными офицерами (ближе к канцелярии и дальше от практического дела и ответственности). Нам представляется, что эти изменения могут пагубно отразиться на боевой готовности войск.

Целесообразно было бы иметь Главнокомандование всеми видами Вооруженных Сил, а в его составе небольшой Генштаб с чисто оперативными функциями.

Высказываемые предложения о превращении Министерства обороны в гражданское, на наш взгляд, далеко не продуманы и по-настоящему не проанализированы. В этом деле нельзя подражать военным структурам капиталистического Запада, нам надо не терять наших советских военных традиций.

Теперь остановимся на том, от чего, в первую очередь, зависит боевая и мобилизационная готовность Вооруженных Сил. Это основные службы обеспечения войск.

II

В советских Вооруженных Силах с конца 70-х годов имеются следующие основные службы, выполняющие задачи обеспечения и обслуживания: аварийно-спасательная, автомобильная, бронетанковая, вещевая, военно-топографическая, гидрографическая, гидрометеорологическая, горючего и смазочных материалов, дорожная, инженерная, инженерно-авиационная, инженерно-аэродромная, медицинская, продовольственная, ракетно-артиллерийского вооружения, военных сообщений, финансовая, химическая и др. Все основные службы обеспечения и обслуживания имеют исключительно важное значение во всей деятельности войск.

Мы же остановимся только на некоторых службах обеспечения, от которых, по нашему убеждению, прежде всего зависит боевая готовность войск.

Такими службами, на наш взгляд, являются: автомобильная, бронетанковая, ракетно-артиллерийского вооружения, инженерно-авиационная и горючего и смазочных материалов. Без четкой повседневной деятельности каждой отдельно взятой из перечисленных пяти служб невозможно поддерживать высокую боевую готовность ни одного вида Вооруженных Сил.

Для примера приведем:

— от автомобильной службы всецело зависит состояние автомобильного парка в каждой воинской части. Выход автомобилей из строя неизбежно приведет к срыву подвоза войскам всего необходимого. Остановка всей деятельности в войсках;

— бронетанковая служба обеспечивает содержание и эксплуатацию бронетанковой техники. Допустим, даже временный выход из строя танков приводит к срыву любой современной боевой задачи;

— от деятельности службы ракетно-артиллерийского вооружения зависит своевременность полной готовности к применению тактических ракет, а также обеспечение артиллерийских частей необходимыми боеприпасами. Представьте себе в современной боевой обстановке, когда воинские части и соединения без нужных для артиллерии боеприпасов или без подготовленных к пуску ракет;

— инженерно-авиационная служба сейчас, можно сказать, является одной из главных в обеспечении боевой готовности авиации. Исправность каждого самолета всецело зависит от ее деятельности;

— от деятельности службы горючего и смазочных материалов (в дальнейшем ее будем называть — службой горючего) в полной мере зависит применение всей моторизованной техники во всех родах войск (автомобили, танки, самолеты, автотягачи, тракторы). Ведь хорошо известно, что без горючего техника — мертва. Но, к сожалению, внимание этой службе уделяется крайне недостаточно.

Поэтому следует на службе горючего остановиться несколько поподробнее.

Служба горючего возникла в Вооруженных Силах в середине 40-х годов, когда началась усиленная моторизация советских войск. Уже до Великой Отечественной войны еще совсем молодая служба горючего сумела организовать бесперебойное обеспечение наших войск горючим и смазочными материалами, как при проведении учебно-боевой подготовки, так и осуществлении боевых операций того времени.

Великая Отечественная война стала большой и сложной школой для всего личного состава службы горючего. Несмотря на серьезнейшие трудности, возникшие в связи с нехваткой горючего в стране, ею были приняты эффективные меры, позволившие бесперебойно обеспечивать действующую армию всеми видами горючего. Фронтами и армиями, осуществлявшими операции в ходе войны 1941—1945 годов, было израсходовано более 16 миллионов тонн горючего.

В послевоенный период, после некоторого спада в расходовании горючего Вооруженными Силами, вскоре он стал возрастать. Причиной роста расхода горючего была возникшая напряженная международная обстановка, потребовавшая от нашего государства усиления оснащения Вооруженных Сил новой, более совершенной военной техникой.

Для ее освоения и отработки задач по тактическому применению на многочисленных учениях расходовались сотни тысяч тонн разнообразных видов горючего и смазочных материалов. Причем годовой объем потребления горючего в несколько раз возрос против имевшего место расхода в годы ВОВ.

Возросшее потребление горючего Вооруженными Силами потребовало усиления службы горючего. За довольно короткий срок создана необходимая материально-техническая база для хранения, транспортировки, приема и выдачи горючего, моторных масел, минеральных смазок и специальных жидкостей.

Разработаны и внедрены разнообразные средства заправки горючим самолетов, танков, автомобилей и кораблей. Организована стройная система подготовки специалистов службы горючего от младшего звена до высшего. Усилились исследования в области применения горючего и смазочных материалов, а также в области опытно-конструкторских работ по модернизации технических средств службы. В целях обеспечения бесперебойности в подаче горючего войскам, сформированы и действуют специальные подразделения и части службы горючего. Таким образом, служба горючего, созданная вначале как снабженческая, превратилась в одну из важных служб обеспечения войск.

Четверть века назад тогда заместитель Министра обороны СССР Маршал Советского Союза И. Х. Баграмян, выступая перед участниками сбора руководящего состава службы горючего военных округов, групп войск и флотов, назвал службу горючего — службой прямого боевого обеспечения.

В настоящее время при высокой моторизации войск значение службы горючего в поддержании постоянной боевой готовности исключительно велико и в ближайшей перспективе не может уменьшаться. По современным взглядам об обеспечении оборонной достаточности нашей страны, приоритет отдается качественным параметрам, как в отношении военной техники, военной науки, так и состава Вооруженных Сил. Ведь возрастающие качественные параметры в отношении военной техники потребуют для нее горючее и смазочные материалы, и не только применяемые сейчас на технике, но и новые, более качественные. В связи с этим служба горючего должна будет и дальше совершенствовать свою деятельность. Она должна продолжать улучшать способы обеспечения войск горючим, а также ускорять модернизацию технических средств для работы с горючим, моторными маслами, смазками и специальными жидкостями, особенно новых сортовых марок.

III

Как вначале мы уже сказали, намечается в ближайшее время серьезное сокращение Вооруженных Сил. Так, Президент России Б. Н. Ельцин предлагает уменьшить численность личного состава в 3—4 раза. Это сокращение коснется всех военных структур.

В связи с этим следовало бы при таком глобальном сокращении максимально сохранить те структуры, от которых главным образом зависит боевая готовность войск. Выше мы попытались показать ответственную роль, которую играют в поддержании надлежащей боевой готовности войск некоторые из основных служб обеспечения Вооруженных Сил. Вот, по нашему мнению,

эти службы обеспечения и являются очень важным звеном Вооруженных Сил, и о них забывать нельзя. Их надо максимально сохранить.

Так, уже упоминалось о разросшихся в последнее время штабах, начиная с Генштаба. Хотя прямого влияния на поддержание боевой готовности войск они оказывать не могут. Сейчас как раз пришло время привести их в соответствие с задачами, которые перед ними стоят: сбор необходимых данных от служб и родов войск, их обобщение, подготовка оперативно-тактических расчетов, необходимых для принятия командиром (командующим) решений. Упорядочение оргштатных структур штабов даст возможность высвободить значительную численность. К тому же некоторые штабы в мирных условиях вообще не нужны и являются лишним звеном, мешающим оперативной деятельности служб и родов войск.

На деятельность штабов всех рангов оказывает большое влияние повысившийся оперативно-тактический уровень командиров, командующих и в целом всего офицерского корпуса.

Офицеры, окончившие высшие военные училища и военные академии, приходят в войска всесторонне подготовленными и способными самостоятельно решать стоящие перед ними задачи, в пределах их функциональных обязанностей. Получив хорошую оперативно-тактическую подготовку и приобретя необходимый практический опыт, большинство командиров успешно решают не только все повседневные задачи, но и самостоятельно, даже без вмешательства штаба, принимают и оформляют сложные оперативно-тактические решения.

Учитывая эти обстоятельства, нам представляется необходимым в мирное время в таких подразделениях, частях и соединениях, как батальон (дивизион), полк, дивизия — вместо существующих у них штабов, иметь при командире офицеров-порученцев. Причем при командире дивизии целесообразно установить небольшую группу офицеров-порученцев с академическим образованием.

Настало время серьезно пересмотреть организационно-штатную структуру штабов военных округов, флотов и видов Вооруженных Сил, резко сократить численность их личного состава, а также исключить из оргштатных структур этих штабов подразделения и группы, дублирующие в какой-то степени деятельность родов войск и служб.

Видимо, пришла пора полной ликвидации штабов, имеющихся в родах войск и спецслужбах.

По нашему многолетнему опыту стало совершенно ясно, что существующие штабы тыла в военных округах, на флотах, в видах Вооруженных Сил, а также штаб Тыла ВС — совершенно не нужны. Хотя эти штабы называются штабами тыла, но, созданные за счет тыловых органов, практически никакой помощи службам тыла не оказывают, а являются фактически лишним звеном, мешающим их оперативной деятельности. Но некоторые генштабисты утверждают, что штабы тыла якобы являются органами, координирующими деятельность служб тыла, такое утверждение бездоказательно. Из этого можно сделать определенный вывод, что созданная штабом Тыла ВС система штабов

тыла необходима не службам тыла, а только Генштабу для облегчения своей деятельности по получению и обобщению необходимых данных от служб тыла, а также осуществлению дальнейших оргштатных манипуляций в ущерб службам тыла и минуя их руководителей.

Чтобы не повторять те ошибки при сокращении, которые имели место в прошлом, нельзя эту важнейшей важности работу поручать штабам.

Необходимо создать специальные комиссии по проведению сокращения — из представителей видов Вооруженных Сил, родов войск и основных служб обеспечения: в Центре — под председательством первого заместителя Министра обороны; в военных округах и на флотах — первого заместителя командующего.

Проведение в жизнь нами изложенных предложений без серьезного ущерба боеготовности войск может дать значительную экономию в содержании Вооруженных Сил и чувствительно сократить военно-бюрократический аппарат, неизбежно порождаемый деятельностью штабов — от Генерального до батальонного.

Генерал-полковник в отставке

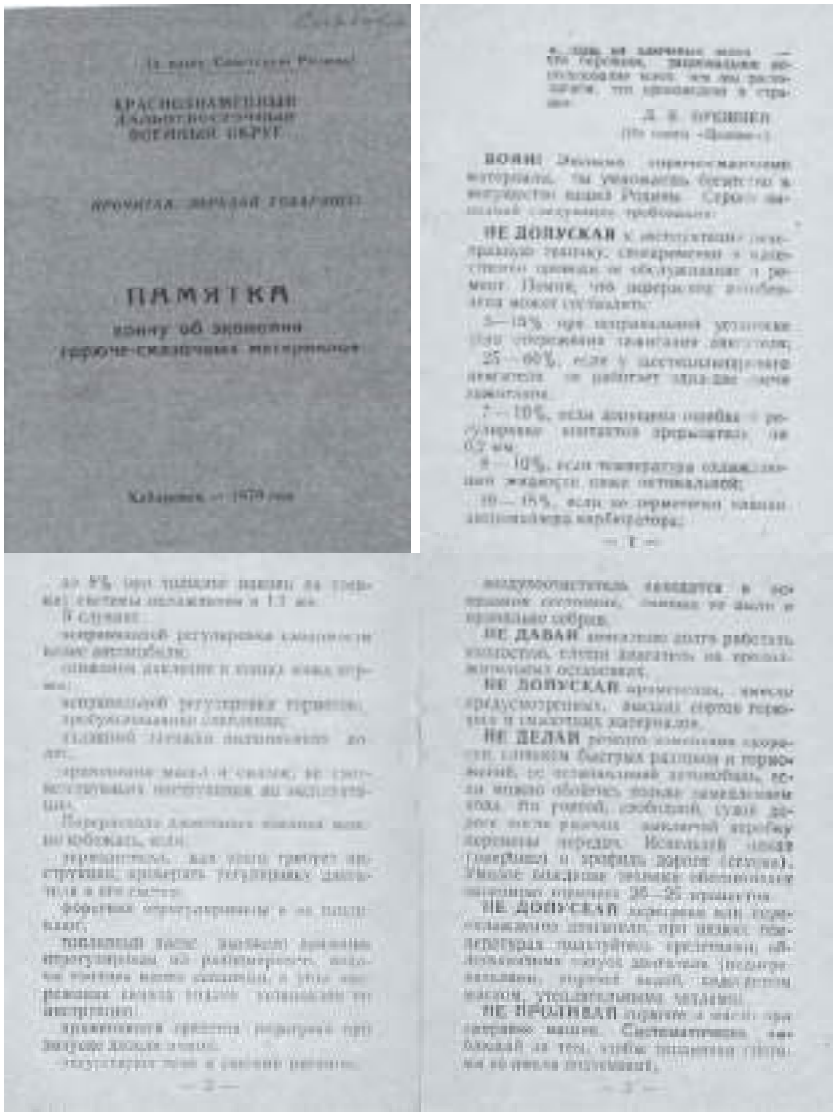
п.п. В. В. Никитин

« ___» сентября 1991 г.



117454, Москва, ул. Удальцова, д. 30, кв. 57.

СССР (сегодня Россия) — самая богатая страна в мире полезными ископаемыми, в том числе и нефтью. При этом вопросом экономии горюче-смазочным материалов в Вооруженных Силах СССР всегда уделялось особое внимание снизу доверху и наоборот. Публикуемая Памятка из ДВО (1979 г.) — это пример, который имел место в то время во всех округах (флотах) в РВСН, ВМФ, ВВС.



КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ОКРУЖНОЙ ОКРУГ

ПАМЯТКА

воину об экономии горюче-смазочных материалов

Хабаровск — 1979 год

ВОИН! Экономно расходуй горюче-смазочные материалы, ты умножаешь богатство и могущество нашей Родины. Строго выполняй следующие требования:

НЕ ДОПУСКАЙ к эксплуатации неисправную технику, своевременно и качественно проводи ее обслуживание и ремонт. Помни, что перерасход автомобильного может составлять:

5—10% при неправильной установке углов опережения зажигания двигателя;

25—60%, если у шестицилиндрового двигателя не работает одна две свечи зажигания;

7—10%, если допущена ошибка в регулировке контактов прерывателя на 0,2 мм;

8—10%, если температура охлаждающей жидкости ниже оптимальной;

10—15%, если не отрегулирован зазор автомобиля карбюратора;

— 1 —

до 8% при подаче воздуха за счет системы охлаждения в 1,5 раза.

В случае:

неправильной регулировки схождения колес автомобиля;

снижения давления в шинах ниже нормы;

неправильной регулировки тормозов, требующих сильного;

плохой затяжки подшипников ступиц;

применения масел и смазок, не соответствующих инструкциям по эксплуатации.

Перерасход двигателем нашей техники можно избежать, если:

— вовремя пресекать, как свою третью преступность, прогревать тщательно двигатель и его систему;

— своевременно регулировать и не допускать;

— топливный насос высокого давления отрегулирован на равномерность подачи топлива всеми секциями, а угол опережения подачи топлива установлен по инструкции;

— применяется средство защиты при запуске дизеля зимой;

— отсутствуют течи в системе питания.

— 2 —

воздухоочиститель находится в исправном состоянии, своевременно и правильно собран.

НЕ ДАВАЙ двигателю долго работать холостом, слитно двигатель на продолжительных остановках.

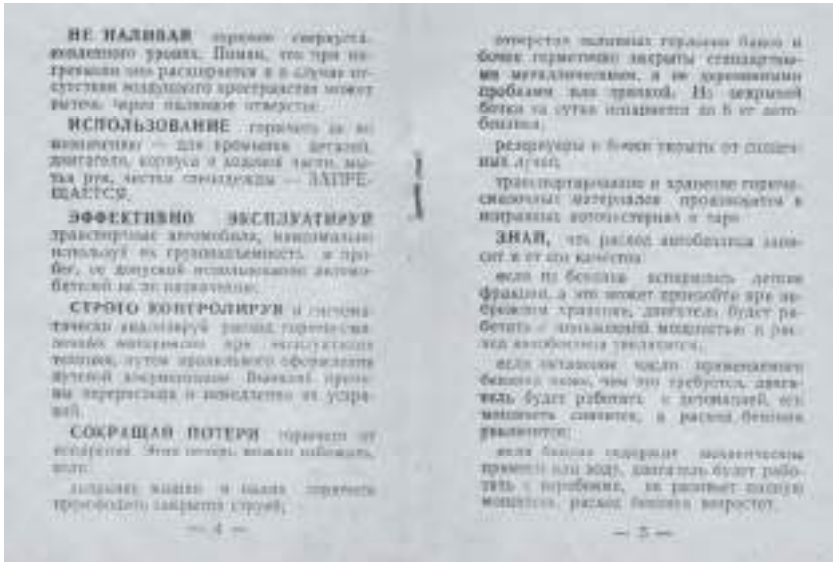
НЕ ДОПУСКАЙ применения, кроме предусмотренных, масел сорта горюче-смазочных материалов.

НЕ ДЕЛАЙ резкого изменения скорости, слишком быстрых разгонов и торможений, не оставленный автомобиль, если можно обойтись более экономичным ходом. На ровной, свободной дороге после разгона выключай сцепление передач. Используй инерцию движения и уклоны дороги (спуски). Умелое вождение позволяет обеспечить экономию горючего 20—25 процентов.

НЕ ДОПУСКАЙ перегрева или переохлаждения двигателя, при низкой температуре пользуйся средствами облегчающими запуск двигателя (подогревателями, горячей водой, подогретым маслом, утеплительными чехлами).

НЕ ПРОЛИВАЙ горюче-смазочные материалы при заправке машин. Систематически следи за тем, чтобы топливо (горючее) не имело потерь.

— 3 —



НЕ НАЛИВАЙ горючее сверх установленного уровня. Помни, что при нагревании оно расширяется и в случае отсутствия воздушного пространства может вытечь через наливные отверстия.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ горючего не по назначению — для промывки деталей двигателя, корпуса и кожаных частей, мытья рук, чистки спецодежды — ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

ЭФФЕКТИВНО ЭКСПЛУАТИРУЙ транспортные автомобили, максимально используя их грузоподъемность и пробег, не допуская использования автомобилей на их перевозках.

СТРОГО КОНТРОЛИРУЙ и систематически анализируй расход горюче-смазочных материалов при эксплуатации техники, путем правильного оформления путевой документации. Выявляй причины перерасхода и заведомо их устраняй.

СОКРАЩАЙ ПОТЕРИ горючего от испарения. Этого можно избежать, если:

заправку машин и баков горючим производить закрытыми струей;

— 4 —

отверстия наливных горловин баков и банок герметично закрыты стандартными металлическими, а не тряпичными пробками или пробкой. Из закрытой банки за сутки испаряется до 6 кг автобензина;

резервуары и баки покрыты от солнечных лучей;

транспортирование и хранение горюче-смазочных материалов производятся в исправных автоцистернах и таре.

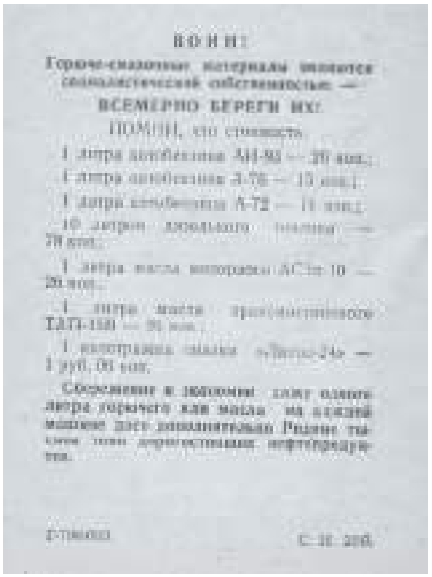
ЗНАЙ, что расход автомобиля зависит и от его качества:

если из бензина испарилась легкая фракция, а это может произойти при длительном хранении, двигатель будет работать с меньшей мощностью и расход автомобиля увеличится;

если октановое число применяемого бензина ниже, чем это требуется, двигатель будет работать с детонацией, его мощность снизится, а расход бензина увеличится;

если бензин содержит механические примеси или воду, двигатель будет работать с перебоями, он развивает меньшую мощность, расход бензина возрастет.

— 5 —



ВОИН!

Горюче-смазочные материалы являются социалистической собственностью —

ВСЕМЕРНО БЕРЕГИ ИХ!

ПОМНИ, что стоимость

1 литра автобензина АИ-93 — 20 коп.;

1 литра автобензина А-76 — 15 коп.;

1 литра автобензина А-72 — 11 коп.;

10 литров дизельного топлива — 70 коп.;

1 литра масла моторного АС-10 — 20 коп.;

1 литра масла трансмиссионного ТАП-15В — 90 коп.;

1 килограмма смазки «Литол-24» — 1 руб. 01 коп.

Сбережение в экономии одного литра горючего или масла на каждой машине всех министерств Родины таких или других отраслей народного хозяйства.

Из послесловия книги В. В. Никитина «Горючее — основа боеготовности»:

«...Основой развития службы горючего является моторизация войск. Здесь тесное взаимодействие.

Известно, что без горючего существовать моторизация не может. Поэтому горючее для современных Вооруженных Сил является основой их постоянной боевой готовности».



В. Б. НИКИТИН

ГОРЮЧЕЕ — ОСНОВА БОЕГОТОВНОСТИ

Москва 1993

Оглавление

Глава I. Первые послевоенные годы 9
Заметки о жизни 9
Начало трудовой деятельности и службы в армии 14
Глава II. Предвоенные годы 30
Глава III. В годы Великой Отечественной войны 36
Начало войны 36
Командировки в действующие войска 39
Длительная командировка на Дальний Восток 47
Глава IV. Послевоенный период 52
Перестройка и обновление войск горючим 65
Техническое оснащение служб горючего 108
Об улучшении качества горючего 133
Совершенствование управления службой горючего 139
Встречи с И.А.Ерастовым, И.С.Коневым, А.И.Антоновым, Х.А.Пирузяном, Б.А.Гречко 155
Руководители Тыла Вооруженных Сил 159
Заключение 202

Полковнику Жилину М. Г.

Дорогой Константин Георгиевич!

В знак глубокого уважения, дружеских отношений посылаю скромный труд в подарок.

26.02.93 г. Автор В. Никитин

Книга могла появиться в свет только благодаря Константину Георгиевичу Жилину, его фантастической энергии, умению организовать людей и заставить работать. Ему и посвящаю свой труд.

Никитин Владимир Борисович

Приложение 2

Обращение к Президенту Российской Федерации Медведеву Дмитрию Анатольевичу начальника ЦУРТГ МО СССР, РФ (1988–1992) генерал-лейтенанта В. А. Блохина

Президенту Российской Федерации
Медведеву Дмитрию Анатольевичу

Премьер-министру Российской Федерации
Путину Владимиру Владимировичу

Председателю Государственной Думы
Российской Федерации
Грызлову Борису Вячеславовичу

Председателю Совета Федерации
Российской Федерации
Миронову Сергею Михайловичу

К Вам обращается начальник Центрального управления ракетного топлива и горючего Министерства обороны СССР (1988–1992) генерал-лейтенант Блохин Владимир Алексеевич.

Уже не первый месяц тревожит умы и сердца россиян обстановка, сложившаяся в результате лесных пожаров и возгораний торфяников. Мы пережили национальный позор, когда сильному задымлению подвергалась наша столица с более чем 10-миллионным населением. Нельзя оставаться равнодушным, когда слышишь по радио или видишь на экране телевизора, как сгорают многие сотни жилых домов в селениях и деревнях, как погибают люди.

Никогда у нас такой обстановки еще не было.

И в то же время мы постоянно слышим, видим, читаем о том, что для борьбы с пожарами привлечены авиация, десятки тысяч людей и тысячи единиц техники, в том числе от Министерства обороны, что в борьбе с пожарами мы побеждаем. Однако победные реляции не соответствуют реальной обстановке. Процесс слишком затянулся.

Гордиться использованием авиации тоже не совсем удобно. Расчеты показывают, что по экономическим показателям в таких ситуациях полевые магистральные трубопроводы эффективнее в сравнении с авиационными средствами (Ил-76ВАП и Ми-26) в 25–43 раза, в сравнении с наличными автомобильными средствами – в 2 раза.

Значительные финансовые средства сейчас необходимо израсходовать на восстановление сгоревших поселений и деревень, на компенсацию имущества пострадавших граждан, на расходы по привлечению огромной массы людей и технических средств к ликвидации пожаров.

Возможно ли было если не предотвратить, то хотя бы свести к минимуму катастрофу и огромный экономический ущерб государству, вызванный лесными и торфяными пожарами летом 2010 года?

Да, возможно.

Самый эффективный способ ликвидации пожаров – подача к очагам как можно больше воды. Наиболее успешно с этим могут справиться трубопроводные части Министерства обороны.

Служба горючего Вооруженных Сил Советского Союза имела в своем составе трубопроводные войска (бригады и отдельные батальоны), способные подавать горючее на значительные расстояния (бригада – 600 км, батальон – 150 км).

Накопленный с начала 60-х годов прошлого века опыт показал, что конструктивные особенности и преимущества полевых магистральных трубопроводов обусловили их высокую, ни с чем не сравнимую и на сегодняшний день, эффективность при ликвидации чрезвычайных ситуаций при подаче воды, а именно:

– ликвидацию лесных массовых пожаров и возгораний торфяников;

– восстановление водоснабжения населенных пунктов в зонах стихийных бедствий при разрушении стационарных систем (землетрясение в Армении);

– обеспечение пунктов специальной обработки техники и санитарной обработки населения при авариях на радиационно и химически опасных территориях (Чернобыль);

– подача больших количеств воды из рек и других источников для обеспечения ирригационных работ в сельском хозяйстве при засухах;

– откачка воды из локальных зон затоплений промышленных объектов и предприятий;

– обеспечение водой противоэпидемических мероприятий в районах массовых эпидемий.

Впервые удачное применение полевых магистральных трубопроводов для подачи воды в зоны торфяных пожаров относится к 1968–1969 гг. Наиболее масштабным и успешным было их использование при тушении массовых лесных пожаров и возгораний торфяников летом и осенью 1972 года, когда масштабы начавшихся пожаров могли привести к национальной катастрофе.

Привлеченные к борьбе с пожарами дивизии и полки Министерства обороны и части Гражданской обороны эффективных результатов не дали и, в первую очередь, в связи с отдаленностью источников воды. Использование автоцистерн связано с необходимостью совершать рейсы за 10–15 километров для набора воды. По этой причине не выполнялось главное условие – непрерывность подачи воды к очагам пожаров.

В августе 1972 года по предложению Министерства обороны Правительство приняло решение отмобилизовать трубопроводные бригады и отдельные батальоны и направить в районы пожаров для подачи больших количеств воды из рек и водоемов.

В газете «Красная Звезда» от 17 августа 2010 года появилось заявление о том, что сейчас трубопроводные батальоны постоянной готовности не-

медленно приступили к подаче воды к очагам пожаров, а отмобилизование трубопроводных бригад кадра в 1972 году длилось 15 суток. Это, мягко говоря, очернение нашего прошлого, высокой боевой готовности трубопроводных бригад и батальонов кадра тех лет.

Привожу факты.

11 августа 1972 года 95 трубопроводная бригада Центра (г. Наро-Фоминск) получила приказ на отмобилизование. К вечеру 12 августа (через сутки!) первый трубопроводный батальон вышел на марш в район Егорьевска с трубами, средствами перекачки и другим необходимым оборудованием. Аналогично через сутки после получения сигнала на отмобилизование выходили на марши в районы пожаров батальоны 45 трубопроводной бригады (Киевский военный округ), 131 трубопроводной бригады (Московский военный округ). В 1981 году в такой же обстановке тоже через сутки после команды на отмобилизование вышел на марш батальон той же 95 трубопроводной бригады.

В 1972 году батальоны 95 трубопроводной бригады прибыли в районы Егорьевска, Ногинска, Электростали, Электроуглей, Шатура-торф, станции Куровской, поселка Рязановский. Линейные роты были размещены повзводно у источников забора воды (реки Клязьма, Москва, Инна, Нара, Кама и другие, а также озера), откуда они подавали воду на горящие лесные и торфяные массивы.

В среднем ежесуточно по развернутым линиям трубопровода 95 трубопроводная бригада подавала порядка 50 тыс. тонн воды. Для доставки такого количества воды наличным транспортом (в 5-тонном исчислении) потребовалось бы 10 тыс. рейсов в сутки.

Результаты действий трубопроводных войск при тушении пожаров в 1972 году

Район	Развернуто линий	Общая длина линий, км
Егорьевск – Ногинск – Орехово-Зуево – Шатура	53	355,5
Дзержинск – Горький – Балахна	29	205,5
Пенза – Йошкар-Ола	38	239,0
Чебоксары – Рязань – Иваново	19	74,0
Гусь-Хрустальный – Киржач – Мантурово – Тесина	34	339,1
Ст. Свеча	3	21,5
Брянск	1	5,5
Кириши	1	2,2
Пенза	9	51,0
Всего	**187**	**1293,3**

Всего же для подачи воды в районы массовых пожаров в 1972 году в европейской части России было привлечено 5 трубопроводных бригад и 4 отдельных трубопроводных батальона (итого 24 батальона). Сейчас, в более опасных сложившихся условиях, привлечено только 2 трубопроводных батальона. А привлекать больше практически нечего — трубопроводные бригады и батальоны кадра ликвидированы.

По полевым магистральным трубопроводам было подано 4,593 млн м^3 воды, было затушено и залито водой 44 тыс. га горевших лесов и торфяников.

В 1972 году не было допущено уничтожение лесов, предотвращено задымление Москвы и ряда других городов, не сгорел ни один населенный пункт, залиты водой торфяники.

Материалы по организации использования полевых магистральных трубопроводов в 1972 году, схемы развертывания, способы применения подаваемой воды были обобщены и сохранились (ФАУ «25 ГосНИИ химмотологии Минобороны России», полковник в отставке Данильченко Игорь Григорьевич, служебный телефон 8-499-141-97-82, мобильный 8-916-566-22-42). Однако в течение многих лет они никому не понадобились и были запрошены Тылом Минобороны только 13 августа, когда прошло 2 месяца с начала пожаров.

По результатам ликвидации пожаров 1972 года в штаты полков Гражданской обороны с 1975 года были включены трубопроводные взводы. С течением времени были ликвидированы как эти полки, так и трубопроводные взводы. На настоящее время МЧС такими подразделениями не располагает, что сказывается на успехе действий при ликвидации лесных и торфяных пожаров.

В 2002 году Минобороны и МЧС совместно разработали и утвердили на уровне заместителей министров «Концепцию применения полевых сборно-разборных трубопроводов Министерства обороны при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера». Положения Концепции не реализованы, все благие намерения остались на бумаге.

Остались безответными предложения Министерства обороны о выполнении научно-исследовательской работы по разработке принципов и методов использования полевых магистральных трубопроводов для ликвидации лесных пожаров, по подготовке проекта Межведомственного соглашения о порядке привлечения трубопроводных войск в очаги чрезвычайных происшествий.

Впоследствии трубопроводные войска неоднократно участвовали в ликвидации пожаров, и каждый раз трубопроводные бригады и батальоны успешно выполняли задачи по подаче воды в районы массовых пожаров. Аналогичные задачи решались в Республике Беларусь.

Имеется ли сейчас возможность использования такого мощного средства, как полевые магистральные трубопроводы, для ликвидации массовых лесных пожаров и возгораний торфяников?

В 1991 году в Вооруженных Силах России (Московский, Ленинградский, Северо-Кавказский, Сибирский, Забайкальский, Дальневосточный военные округа, Северный и Тихоокеанский флоты) было 14 трубопроводных бригад кадра. На сегодняшний день осталось всего 4 трубопроводных батальона по-

стоянной готовности, в том числе в центре европейской части России только один (Московский военный округ).

Более того, в 2005 году с легкой руки Министерства обороны была ликвидирована 95 трубопроводная бригада Центра, имевшая квалифицированные кадры и богатейший опыт подачи воды для ликвидации пожаров.

Мы, ветераны службы горючего, говорили тогда руководству Тыла о необходимости передачи ликвидированных трубопроводных частей и соединений в МЧС С. Шойгу.

Однако вопрос повис в воздухе, Министерство обороны и МЧС не решили его, и в настоящее время трубопроводное оборудование и трубопроводная техника сокращенных бригад остались практически бесхозными (даже не оставили оргядра).

Территории ликвидированных трубопроводных бригад примыкают к территориям баз горючего, на которые была возложена их охрана. Но с декабря 2009 года все базы и склады горючего переведены на гражданские штаты, солдаты убраны. И территории трубопроводных бригад практически не охраняются. Сторожевая охрана баз горючего (оклад 5 тыс. рублей) имеет некомплект от 30% до 50%. Им не под силу охранять даже технические территории баз с огромными запасами горючего, не говоря уже об имуществе бывших бригад. Работать на самих базах и складах некому, рабочие и служащие ушли (оклад 7 тыс. рублей), принимать и выдавать горючее некому. Положение катастрофическое!

Возникает ряд вопросов

1. Почему ликвидирована наиболее мощная, наиболее мобильная 95 трубопроводная бригада Центра?

2. Почему Министерство обороны не передало МЧС ликвидированные трубопроводные части или хотя бы трубопроводное оборудование, в связи с чем МЧС оказалось неспособным подавать воду по трубопроводам к очагам пожаров?

3. Почему осталось практически бесхозным имущество ликвидированных трубопроводных бригад и кто в этом виноват?

4. Почему Министерство обороны развернуло два трубопроводных батальона летом 2010 года спустя почти два месяца (лишь в 10-х числах августа) после того, как начались пожары и горели торфяники? Кто виноват?

5. Почему Правительство Московской области и лично губернатор Громов Б. В., зная о возможностях трубопроводных частей по опыту Афганистана, не поставили вопрос о развертывании хотя бы двух оставшихся трубопроводных батальонов еще в мае месяце, когда только начинали гореть торфяники?

6. Почему брошена на откуп операционная деятельность, противопожарная безопасность и охрана складов и баз горючего ВС РФ с огромными запасами нефтепродуктов? До 1 декабря 2009 года базы горючего имели мощные пожарные команды, состоящие из военнослужащих, имеющие в своем составе 3 экипажа по 4 человека: помощника начальника — сержанта, техника — стар-

шего прапорщика, командира отделения и начальника команды. Пожарные команды имели 3 автомобиля и одну помпу.

Сейчас эти команды гражданские, имеющие некомплект 40% и всего одну пожарную машину.

Не дай Господь, опять будем «бить по хвостам». Выигрыш в копейки, а проигрыш будет в миллиарды!

Просил бы решение вопросов поручить независимой комиссии, ни в коем случае не переадресовывать в Минобороны и МЧС.

С уважением
генерал-лейтенант В. Блохин



Мои контактные телефоны:
домашний 7777-000, доб. 51-81;
мобильный 8-903-684-61-67

АППАРАТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОГО И ДОКУМЕНТАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

«[illegible]» сентября 2010 г. № 5.8.4/17781п-1

БЛОХИНУ В.А.

Можайское ш., д. 37, кв. 138,
г. Москва, 121471

Сообщаем, что Ваше обращение, поступившее в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, передано в Секретариат Председателя Совета Федерации С.М.Миронова за № 17781п.

Начальник Управления В.В. Попов

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
МИНОБОРОНЫ РОССИИ

г. Москва, 119160

«[illegible]» [illegible] 2010 г. № [illegible]

На № [illegible]

В.А.БЛОХИНУ
121471, г. Москва,
ул.Можайское шоссе, д.37, кв.138

Копия: Управление Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и организаций
103132, г.Москва, ул. Ильинка, д. 23

Копия: Административный департамент Правительства Российской Федерации
103774, г.Москва,
Краснопресненская набережная, д.2

Копия: Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации
103266, г.Москва, Охотный ряд, д.1

Уважаемый Владимир Алексеевич!

Ваше письмо в Аппарат Правительства Российской Федерации от 9 сентября 2010 года в Министерстве обороны Российской Федерации рассмотрено в части касающейся.

В настоящее время, части трубопроводных войск, как и другие войска прошли реорганизацию в рамках общей концепции развития Вооруженных Сил. В ходе проведенного реформирования эти части стали частями постоянной боевой готовности, их возможности в оптимизированном составе не привели к сокращению количественных и качественных показателей. Трубопроводные части созданы в каждом военном округе, их количество позволяет оперативно решать задачи по предназначению на важных стратегических направлениях.

Что касается применения подразделений, частей трубопроводных войск для тушения пожаров, то это всегда было вынужденной мерой, так как личный состав и, главным образом технические средства этих частей в конечном итоге не предназначены для этих целей.

Сроки и количество применения сил и средств Министерства обороны Российской Федерации для ликвидации пожаров определяются сложившейся обстановкой по решению Правительства Российской Федерации. Летом 2010 года в ликвидации очагов возгорания использовалось такое количество сил и средств трубопроводных частей,

которое было необходимо для выполнения поставленной задачи. И с этой задачей подразделения Вооруженных Сил справились с честью.

События этого года показали, что по-прежнему не исключается принятие решений о применении полевых магистральных трубопроводов в гражданском секторе для подачи воды в районы пожаров, а накопленный опыт их применения в аналогичных ситуациях не нашел воплощения в каком-либо нормативно-техническом документе. Поэтому Минобороны России принято решение о выполнении ФАУ «25 ГосНИИ химмотологии Минобороны России» научно-исследовательской работы «Разработка организационно-технических рекомендаций по использованию полевых магистральных трубопроводов в интересах Министерства обороны и экономики страны для подачи воды при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций». По ее результатам будет принята «Инструкция по использованию полевых магистральных трубопроводов в интересах Министерства обороны и экономики страны для подачи воды при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Организационно-технические рекомендации».

Ранее все трубопроводные бригады территориально располагались совместно с базами и складами горючего. После их расформирования комплекты труб и трубопроводного оборудования размещены на технической территории филиалов горючего комплексных баз материально-технического обеспечения, где их охрана осуществляется ВОХР.

В Вооруженных Силах Российской Федерации организация и деятельность пожарной охраны осуществляется в соответствии с федеральными законами, указами и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными и иными актами Министерства обороны Российской Федерации.

В целях обеспечения пожарной безопасности комплексных баз материально-технического обеспечения в их штаты введены противопожарные подразделения, численность которых и техническое оснащение позволяет выполнять задачи по предназначению.

Руководитель Департамента
ресурсного обеспечения МО РФ

А.Кузьменков

АППАРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«15» сентября 2010 г.
№ 74-32666
МОСКВА

Министерство обороны
Российской Федерации

Министерство Российской Федерации
по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации
последствий стихийных бедствий

Блохину В.А.
ул. Можайское шоссе, д. 37, кв.138,
г. Москва, 121471
(без приложения)

В соответствии с Регламентом Правительства Российской Федерации (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2004 г. № 260) направляется для рассмотрения обращение Блохина В.А.

О результатах рассмотрения обращения просьба проинформировать Блохина В.А. и в копии – Аппарат Правительства Российской Федерации.

Приложение: вх. № П-64411 от 09.09.2010 на 8 л.

Директор
Административного департамента
Правительства Российской Федерации

М.Лычагин

Чернов В.Е.
[illegible]

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

г. Москва, 119160

Блохину В.А.
ул. Можайское шоссе, 37-138,
г. Москва, 121471

УВЕДОМЛЕНИЕ

«1» сентября 2010 № 206/34729

На №_____

В соответствии с пп. 5 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 2 мая 2006 г. N 59-ФЗ "О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации" уведомляем, что Ваше обращение к Председателю Правительства Российской Федерации, поступившее в Минобороны России, по поручению поставлено на контроль и направлено на рассмотрение в соответствии с компетенцией заместителю Министра обороны Российской Федерации 119160, г. Москва.

О результатах рассмотрения обращения Вас проинформируют.

С уважением,

Ведущий специалист-эксперт Управления
по работе с обращениями граждан Н.Лозкарева

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

г. Москва, 119160

Блохину В.А.
ул. Можайское шоссе, 37-138,
г. Москва, 121471

УВЕДОМЛЕНИЕ

«25» октября 2010 № 206/38535

На №_____

В соответствии с пп. 5 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 2 мая 2006 г. N 59-ФЗ "О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации" уведомляем, что Ваше обращение к Президенту Российской Федерации, поступившее в Минобороны России, по поручению поставлено на контроль и направлено на рассмотрение в соответствии с компетенцией заместителю Министра обороны Российской Федерации - 119160, г. Москва.

О результатах рассмотрения обращения Вас проинформируют.

С уважением,

Специалист-эксперт Управления
по работе с обращениями граждан А.Шешова

АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**УПРАВЛЕНИЕ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РАБОТЕ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН
И ОРГАНИЗАЦИЙ**

г. Москва, ул. Ильинка, д. 23, Москва, Российская Федерация, 103132

Блохину В.А.
Можайское шос.37-138
г. Москва
Российская Федерация, 121471

«10» сентября 2010 г.

№ А26-12-483786

2 230022 87844 3 483786

Сообщаем, что Ваше обращение, поступившее на имя Президента Российской Федерации, находится на рассмотрении в Министерстве обороны Российской Федерации.

Советник департамента письменных
обращений граждан и организаций А.Кокарекин

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

г. Москва, 119160

Блохину В.А.
ул. Можайское шоссе, 37-138,
г. Москва, 121471

УВЕДОМЛЕНИЕ

«1» ноября 2010 № 206/39290

На №_____

В соответствии с пп. 5 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 2 мая 2006 г. N 59-ФЗ "О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации" уведомляем, что Ваше обращение к Председателю Государственной Думы, поступившее в Минобороны России, по поручению поставлено на контроль и направлено на рассмотрение в соответствии с компетенцией заместителя Министра обороны Российской Федерации - 119160, г. Москва.

О результатах рассмотрения обращения Вас проинформируют.

С уважением,

Специалист-эксперт Управления
по работе с обращениями граждан А.Шешова

СТАТС-СЕКРЕТАРЬ-
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ
СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ

Театральный проезд, 3, Москва, 109012
Тел.: 626-39-01, факс: 625-09-66
Телетайп: 114833 «ОБОРОНА»
E-mail: info@mchs.gov.ru

№ 43-1798-18

На №_____ от _____

МВР 1798/1 от 13.10.2010г.

Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
В.Р. Мединскому

Уважаемый Владимир Ростиславович!

Ваше обращение от 11.10. 2010 № МВР 1798/1 по поручению Министра С.К. Шойгу в МЧС России рассмотрено.

Выражаем Вам признательность за внимание к вопросам пожарной безопасности и стремление минимизировать масштабы чрезвычайных ситуаций связанных с лесными и торфяными пожарами на территории Российской Федерации.

В адрес Минобороны России и заявителя направлены ответы по данному вопросу.

На сегодняшний день в имеющихся штатах и табелях к ним оснащения подразделений МЧС России комплектами полевого трубопровода не предусмотрено.

Вместе с тем, необходимо учитывать, что комплекты полевого трубопровода, упомянутые в обращении заявителя, значительное время находились на длительном хранении в трубопроводных частях Минобороны России. По фактическому хранению нет произошло естественное старение имущества, что привело к разрушению резинотехнических изделий и других деталей, запасные части для данного типа полевых трубопроводов не выпускаются.

В этой связи полагаю нецелесообразным рассмотрение вопроса о передаче в МЧС России материально-технических средств высвобождающихся в ходе расформирования трубопроводных частей Минобороны России.

С уважением,

В.А. Пучков

Государственная Дума ФС РФ 13.10.2010 Время 11:57 № 451036-5 ГД

025192

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ОБОРОНЕ И БЕЗОПАСНОСТИ

121609, Москва, Б. Дмитровка, 26

01.10 2010 г. № 3.5-35/1330

В.А. БЛОХИНУ

121472, г. Москва,
Можайское шоссе, д. 37,
кв. 138

Уважаемый Владимир Алексеевич!

Ваше обращение, содержащее предложения по применению полевых магистральных трубопроводов для подачи воды в зоны торфяных пожаров при тушении массивных лесных пожаров и возгораний торфяников, в Комитете Совета Федерации по обороне и безопасности рассмотрено.

Данные предложения будут учтены в ходе законодательной работы Комитета по совершенствованию российского законодательства в области пожарной безопасности.

С уважением,

Председатель Комитета В.А. Озеров

Исп. Загуляев Г.Г.
Тел. 697-06-28

Автор _____ Зам. главного редактора _____

Редактор отдела _____ Ведущий редактор _____

Бюро проверки _____ Отв. секретарь _____

Юридический департамент _____ Реклама _____

Главный редактор _____

Имя файла: tsepi-pozhary1311 Объем в знаках: 4000

ЗАГОЛОВОК: **Опять сгорим?**

Подстр. Почему чиновники гробят уникальную технологию тушения пожаров

Лето-2011 опять будет жарким, прогнозируют в МЧС. Угроза лесных пожаров сохраняется и в Подмосковье. Недогоревшие торфяники дымили из-под снега даже зимой, а с приходом жары полыхнут с новой силой.

МЧС планирует закупить на миллиарды бюджетных рублей самолёты и вертолёты для борьбы с огнём. После того, как за штурвал одной из таких машин сел сам премьер В. Путин, кажется, что ничего лучше воздушный противопожарный отряд не придумаешь. Между тем, как выяснил «АиФ», существует гораздо более простой и дешёвый способ тушения масштабных пожаров. Если бы его широко применяли летом 2010 года, таких катастрофических последствий (включая жуткий смог в Москве) наверняка можно было бы избежать. А речь-то идёт о самых обыкновенных… трубах.

Дай, не жалей

Полковник Игорь Данильченко, ведущий научный сотрудник 25-го НИИ Минобороны РФ, показывает расчёты: «При подаче одинакового количества воды полевые трубопроводы эффективнее автоцистерн в 4-6 раз, самолётов Ил-76МД в 300-400 раз, вертолета Ми-26 в 500-700 раз, вертолетов Ми-8Т в 1600-2200 раз!». Полковник знает, о чем говорит: он сам тушил знаменитые подмосков-

ные пожары в августе 1972 г. «Тогда в Москве тоже запахло гарью, и Брежнев нахмурил брови – что, мол, такое творится? Все сразу забегали – подняли по тревоге полки гражданской обороны, из местных жителей сформировали отряды. Мобилизовали и нас, военных трубопроводчиков. Спустя 26 часов я с первым батальоном вышел на марш в район пожаров. В ночь прибыли, начали монтаж, и к утру первая линия длиной 7 км уже работала».

Вообще-то трубопроводные войска создавались для снабжения армии горючим. Но трубам всё равно, что по ним качают – оказалось, что мобильные сборно-разборные конструкции из труб диаметром 100 и 150 мм прекрасно справляются с доставкой воды от её источников (рек, озер) в очагах лесных и торфяных пожаров. Можно протянуть их в самое пекло и просто заливать горящие торфяные поля. Можно использовать для заправки обычных пожарных автоцистерн поближе от огненного фронта – чтобы не гонять машины за водой по 10-15 км, теряя драгоценное время. Можно устраивать защитные водяные завесы вокруг сёл, преграждая дорогу пламени.

В 1972 г. трубопроводные войска развернули 187 линий общей протяжённостью 1,3 тыс. км, прокачав по ним около 4,6 млн кубов воды. Им удалось быстро погасить огонь на огромной площади. «Сравните: только по линиям, развернутым нашей 95-й бригадой, в сутки подавалось 50 тыс. тонн воды. Чтобы доставить столько же автоцистернами, им потребовалось бы совершить 10 тыс. рейсов в день. Одна труба заменяет примерно 600 машин!» – говорит И. Данильченко. Опыт оказался настолько удачным, что в 1975 г. в штат каждого полка гражданской обороны было решено ввести трубопроводный взвод. Трубопроводчики эффективно тушили сильные пожары в 1981 и 1991 годах. После распада СССР России достались 14 трубопроводных бригад и ещё несколько отдельных батальонов. А сегодня мы имеем всего… 2 батальона на всю европейскую часть РФ! Летом 2010 г. они тоже в меру сил боролись с огнём. Но почему от огромной и эффективной стальной машины остались жалкие обрезки?

Трубы пошли на дачи?

"В 2002 году Минобороны совместно с МЧС была подготовлена и согласована Концепция применения полевых сборно-разборных трубопроводов при ликвидации чрезвычайных ситуаций. Но планы так и остались на бумаге. В МЧС сделали ставку на пожарные машины, самолёты. С воздуха распыляется вода, распыляются огромные авиационные средства! - возмущается И. Данильченко. - Трубопроводные взводы при частях гражданской обороны ликвидированы, а трубы, наверное, пошли кому-то на дачи - вещь в хозяйстве полезная. Кое-что, конечно сохранилось. Например, под Наро-Фоминском когда-то базировалась трубопроводная бригада в составе 150 человек – в их распоряжении было 600 км труб, 64 насосных установки, 18 трубомонтажных машин. Но бригаду ликвидировали, и теперь на всём этом хозяйстве осталось лишь 3 человека!»

Полковник не спорит, что без авиации пожарным не обойтись. Но её целесообразно применять для тушения отдельных очагов, пока те не успели разгореться, в труднодоступных районах. Но когда полыхают гигантские площади, «зрелища» неэффективны. За весь 2010 год авиация МЧС РФ совершила почти 2 тыс. вылетов, сбросив около 79 тыс. тонн жидкости. Столько же воды можно было бы при гораздо меньших затратах подать всего по 10 линиям полевых трубопроводов в течение трёх суток!

За противопожарную безопасность и нерасторопность Россия заплатила в прошлом году страшную цену. Сгорело около 3 млн гектар леса и 2,5 тыс жилых домов, погибло 60 человек (а всего от жары и смога умерло 55 тыс россиян). Материальный ущерб – свыше 65 млрд рублей. Сделают ли наши власти правильные выводы? Вернут ли на вооружение надёжные и недорогие технологии борьбы с огнём или продолжат тушить его всем миром? «АиФ» будет следить за развитием событий.

Виталий ЦЕПЛЯЕВ

Протокол о порядке подготовки и использования трубопроводных систем СССР – ЧССР



ПРОТОКОЛ

о порядке подготовки и использования трубопроводных систем Союза Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Социалистической Республики для транспортировки по ним нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период

В соответствии с Соглашением между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Чехословацкой Социалистической Республики об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период, подписанным 20 апреля 1972 года, Генеральный штаб Вооруженных Сил Союза Советских Социалистических Республик и Генеральный штаб Чехословацкой Народной Армии согласились о нижеследующем:

Статья I.

I. Генеральный штаб Вооруженных Сил СССР и Генеральный штаб Чехословацкой Народной Армии с введением особого периода в одной или обеих из договаривающихся стран по согласованию между собой представляют в свои Правительства предложения о сроках прекращения подачи газа по газопроводу "Братство" в Чехословацкую Социалистическую Республику и перевода его для транспортировки горючего в интересах Вооруженных Сил государств-участников Варшавского Договора.

2. Советская Сторона, с принятием решения Правительствами обеих стран на использование газопровода "Братство" для подачи горючего и после трехдневной подготовки его Чехословацкой Стороной, в десятидневный срок заполняет участок трубопровода от советско-чехословацкой государственной границы до пункта Шаная нефтепродуктами, подаваемыми с территории СССР.

3. Чехословацкая Сторона, после принятия Правительствами ЧССР и СССР решения на использование газопровода "Братство" для подачи горючего, обеспечивает в трехдневный срок подготовку и заполнению трубопроводной системы от советско-чехословацкой государственной границы до пункта Мост. Одновременно в течение последующих трех дней заполняет своими нефтепродуктами трубопроводы от пункта Шлапанов до пункта Мост.

По окончании заполнения производит выдачу войскам горючего на участке Стржелице - Мост.

4. Советская Сторона, начиная с момента поступления по трубопроводу советских нефтепродуктов в пункт Роуднице, компенсирует в тридцатидневный срок Чехословацкой Стороне количества горючего, израсходованные на заполнение трубопроводов от пункта Шлапанов до пункта Мост и выданные войскам на участке Стржелице - Мост.

Статья 2.

Эксплуатация и техническое обслуживание трубопроводных систем осуществляется:

- на советской территории гражданской администрацией СССР;
- на чехословацкой территории гражданской администрацией ЧССР.

Договаривающиеся Стороны обязуются обеспечить бесперебойную работу трубопроводных систем, для чего предусматривают проведение мероприятий по их защите, охране, обороне, восстановлению и ремонту.

Статья 3.

I. С введением особого периода в одной или обеих из договаривающихся стран, для взаимодействия с Чехословацкой Стороной по вопросам транспортировки горючего по трубопроводам, формируются военные комендатуры Министерства обороны СССР на центральном диспетчерском пункте при управлении транзитного газопровода в г.Праге (Центральная военная комендатура), а также в пунктах Мольдава, Стржелице, Шлапанов, Роуднице, Мост.

2. Чехословацкая администрация, эксплуатирующая трубопроводы, все операции по перекачке горючего и выдаче его войскам производит по согласованию с военными комендантами Министерства обороны СССР, выполняющими свои обязанности в тесном взаимодействии с указанной администрацией.

3. Чехословацкая Сторона обеспечивает персонал военных комендатур Министерства обороны СССР служебными и жилыми помещениями для размещения, проездом по железной дороге, телефонной и телеграфной связью и создает нормальные условия для их работы. Для военного коменданта Министерства обороны СССР на центральном диспетчерском пункте в г.Праге обеспечивает подсоединение прямой телефонной связи с УС - Миловице, УС - 225 - 025, с УС Генерального штаба ЧНА и военными комендатурами на трассе трубопровода в пунктах Мольдава, Стржелице, Шлапанов, Роуднице, Мост.

Статья 4.

I. Чехословацкая Сторона во исполнение пункта 2 статьи I Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР от 20 апреля 1972 года обеспечивает готовность трубопроводных систем:

а) к выдаче горючего в автомобильный транспорт и в полевые магистральные трубопроводы ПМТ-150:

- с I июля 1974 года в пункте Стржелице;
- с 31 декабря 1975 года в пункте Шлапанов;
- с 31 декабря 1977 года в пункте Роуднице.

б) к выдаче горючего в полевой магистральный трубопровод на участке Роуднице - Мост в районах Будине, Либоховице, Жидовице, Либовице и в месте пересечения трубопроводами автомобильной дороги Мост - Духцов - с 31 декабря 1977 года.

б) к подключению полевых средств связи в местах выдачи горючего в полевые магистральные трубопроводы:

- с I июля 1974 года в пункте Стржелице;
- с 31 декабря 1975 года в пункте Шлапанов;
- с 31 декабря 1977 года в пункте Роудница,

в районах Будине, Либоховице, Хидовице, Либошице и в месте пересечения трубопроводами автомобильной дороги Мост-Духцов.

2. В случае введения особого периода ранее установленных межправительственным Соглашением сроков ввода трубопроводных систем в пунктах Шлапанов, Роудница и Мост, Чехословацкая Сторона организует выдачу горючего в районах Стржелице и Шлапанов в автомобильный, железнодорожный транспорт и в полевые магистральные трубопроводы в размерах суточной производительности трубопровода.

3. В соответствии с пунктом 2 статьи I Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР от 20 апреля 1972 года, Чехословацкая Сторона обеспечивает в особый период ежесуточную выдачу 20 тыс.тонн трех сортов горючего в пункте Роудница, из них:

- в автомобильный транспорт — 8 тыс.тонн;
- в железнодорожный транспорт — 3 тыс.тонн;
- в стационарные и полевые магистральные трубопроводы на участке Роудница - Мост — 9 тыс.тонн.

4. На участке трубопроводов Роудница - Мост выделяется ежесуточно 4 тыс.тонн горючего для Чехословацкой Народной Армии с последующей компенсацией Советской Стороне в четырехдневный срок и 5 тыс.тонн для Советской Армии. Причем Чехословацкая Сторона в районах Будине, Либоховице, Хидовице, Либошице и в месте пересечения трубопроводами автомобильной дороги Мост - Духцов обеспечивает ежесуточную выдачу горючего не менее 1000 тонн в каждом пункте, для чего оборудует в местах выдачи на стационарных трубопроводах подключение полевых трубопроводов диаметром 150 мм и подготавливает площадки размером 50х400 м.

Статья 5.

Генеральный штаб Вооруженных Сил Союза Советских Социалистических Республик и Генеральный штаб Чехословацкой Народной Армии периодически получают от назначенных своими Правительствами уполномоченных представителей информации о готовности отдельных участков трубопроводных систем СССР и ЧССР.

Статья 6.

Настоящий Протокол вступает в силу со дня его подписания.

Действие настоящего Протокола прекращается одновременно с прекращением действия Соглашения между Правительством СССР и Правительством ЧССР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ЧССР в особый период, подписанного в г.Москве 20 апреля 1972 года.

НАЧАЛЬНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СОЮЗА ССР - ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ОБОРОНЫ СССР
ГЕНЕРАЛ АРМИИ
В.КУЛИКОВ

НАЧАЛЬНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА ЧНА - ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБОРОНЫ ЧССР
ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИК
М.РУСОВ

Приложение 4

Соглашение между Правительством СССР и Правительством ВНР об использовании трубопроводных систем обеих стран

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Венгерской Народной Республики об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Венгерской Народной Республики исходя из советско-венгерского Договора о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи, заключенного 7 сентября 1967 г., руководствуясь постоянным стремлением укреплять обороноспособность государств-участников Варшавского Договора, и в целях более надежного обеспечения войск горючим в особый период с использованием трубопроводного транспорта согласились с нижеследующим:

Статья I

I. Правительство Союза Советских Социалистических Республик обеспечит своими силами и средствами возможность транспортировки, начиная с октября 1966 г., последовательно до трех сортов светлых нефтепродуктов по специальному нефтепродуктопроводу к советско-венгерской государственной границе в объеме не менее 7,5 тыс.тонн в сутки с давлением, достаточным для подачи этого количества нефтепродуктов по венгерскому участку нефтепродуктопровода до пункта Лёкшварош.

2. Правительство Венгерской Народной Республики до 31 декабря 1966 г. обеспечит своими силами и средства возможность дальнейшей транспортировки по трубопроводам последовательно до трех сортов светлых нефтепродуктов в объеме 7,5 тыс.тонн в сутки от советско-венгерской государственной границы до пунктов Секешфехервар, Сёнь и Дёр.

Статья 2

В целях обеспечения Договаривающимися Сторонами обязательств, вытекающих из статьи I настоящего Соглашения:

I. Советская Сторона до I октября 1966 г. своими силами и средствами:

а) выполнит работы по дооборудованию и усилению насосной станции в районе пункта Свалява на территории Союза Советских Социалистических Республик;

б) проведет необходимые работы по дооборудованию существующих нефтепродуктопроводов;

в) построит необходимое количество резервуарных емкостей и выполнит работы по их подключению к нефтепродуктопроводу на территории Союза Советских Социалистических Республик с целью обеспечения бесперебойной работы венгерских нефтепродуктопроводов в особый период из расчета хранения 10-суточного запаса нефтепродуктов.

2. Венгерская Сторона своими силами и средствами до 31 декабря 1966 г. выполнит необходимые работы по дооборудованию существующих нефтепродуктопроводов в соответствии с согласованными основными техническими решениями согласно приложению, являющемуся неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

3. Договаривающиеся Стороны на своих участках нефтепродуктопроводов резервируют средства технического прикрытия по действующим у них нормативам, при это в целях создания единой системы прикрытия решения о резервировании взаимно согласовываются.

Статья 3

В целях обеспечения своевре енного выполнения Сторонами работ, вытекающих из статьи 2 настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны назначат уполномоченных представителей, которые будут встречаться по мере необходи ости.

Статья 4

Порядок использования трубопроводных систем Союза Советских Социалистических Республик и Венгерской Народной Республики для транспортировки по ним светлых нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период определяется совместно Генеральными штабами Вооруженных Сил обеих стран.

Статья 5

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания.

Действие Соглашения прекращается по истечении одного года со дня, когда одна из Договаривающихся Сторон официально уведомит о свое намерении отказаться от выполнения обязательств, предус отренных настоящим Соглашением.

Совершено в г.Москве 26 апреля 1985 г. в двух подлинных экземплярах, каждый на русско и венгерско языках, причем оба текста ают одинаковую силу.

По уполно чию Правительства Союза Советских Социалистических Республик

м/п Н.Байбаков

По уполномочию Правительства Венгерской Народной Республики

м/п І.Фалувеги



Город Ленинварош (Венгрия) — важный пункт трубопроводной системы СССР — ВНР

Приложение

к Соглашению между Правительством СССР и Правительством ВНР об использовании трубопроводных систем обеих стран для транспортировки нефтепродуктов из СССР в ВНР в особый период для обеспечения советских и венгерских войск

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

по использованию венгерских нефтепродуктопроводов для подачи горючего в особый период советским и венгерским войскам

На территории СССР в непосредственной близости от советско-венгерской государственной границы необходимо построить стационарную насосную станцию с резервуарной емкостью, основным и вспомогательным оборудованием для хранения и транспортировки трех сортов нефтепродуктов в объеме не менее 7,5 тыс.тонн в сутки и давлением, достаточным для подачи этого количества горючего по венгерскому участку трубопровода до пункта Ленинварош.

Из Ленинвароша эти нефтепродукты перекачиваются по имеющейся на территории ВНР системе нефтепродуктопроводов и десяти пунктам налива (район города Ленинвароша, Эбен, Фюзенсбонь, район города Сайола, Кечкемет, район города Сазхаломбатты, район города Секешфехервар, Сань, Домбовар и район пересечения нефтепродуктопроводом реки Дунай). Все 7,5 тыс.тонн нефтепродуктов, ежесуточно поступающих с территории СССР, должны выдаваться на Задунайской территории следующим образом:

5,5 тыс.тонн в сутки (автомобильного бензина - 2,5; авиационного керосина - I,5 и дизельного топлива - I,5 тыс.тонн в сутки) перекачивается по нефтепродуктопроводу от Ленинвароша до Сазхаломбатты;

остальные 2 тыс.тонн в сутки (дизельного топлива) выдаются за счет производства на Дунайском нефтеперерабатывающем заводе взамен такого же количества дизельного топлива советского производства, используемого для нужд ВМР.

Все существующие пункты налива в автоцистерны оборудуются врезками для подключения полевых пунктов налива без увеличения существующей мощности стационарных наливных средств на этих пунктах.

Существующие железнодорожные и речные наливные пункты должны обеспечивать (с небольшим изменением технологических трубопроводов) отгрузку нефтепродуктов в количестве 2 тыс.тонн в сутки.

Для переоборудования системы трубопроводов должны использоваться машины и оборудование, изготовляемые в социалистических странах.

Техническое прикрытие венгерской нефтепродуктопроводной системы обеспечивается по нормативам, действующим в ВМР. Некоторые виды современного военного оборудования для технического прикрытия при необходимости будут приобретены в СССР.

В связи с вышеизложенным в особый период нефтепродуктопроводная система должна отвечать следующим техническим требованиям:

Перекачка нефтепродуктов из СССР в ВМР должна осуществляться по нефтепродуктопроводу "Содружество", с обеспечением на пограничном пункте Советской Стороны следующих технических параметров:

избыточное давление в трубопроводе - до 60 бар;

производительность перекачки 7,5 тыс.тонн в сутки, при соотношении количеств перекачиваемых автобензина, авиакеросина и дизельного топлива как 2,5:I,5:3,5;

способ перекачки нефтепродуктов – последовательный, циклический, с очередностью движения продуктов в цикле: дизельное топливо – авиакеросин – дизельное топливо – автобензин и продолжительностью одного цикла – 6–7 дней.

Виды перекачиваемого горючего:
автобензин – ГОСТ 2084–77, марки А-76, этилированный;
авиакеросин – ГОСТ 10227–62, марки ТС-1;
дизтопливо – ГОСТ 305–82, марки Л,З.

Отгрузка указанных нефтепродуктов на территории ВНР должна осуществляться:

стационарным пунктным наливом в автоцистерны в районе города Лениварош, Залаэгерсег, Дьюлашсомбатхей, районе города Сайолч, Кечкемет и в районах городов Сомбатхей, Сентэрхегрард и Сёкь;

полевым пунктным наливом в автоцистерны в Домбоваре и в районе пересечения нефтепродуктопроводом реки Дунай;

стационарным пунктным наливом в железнодорожные цистерны в районе городов Сайолч и Сомбатхей;

стационарным пунктным наливом в речные суда в районе города Сомбатхей.

Все вышеуказанные пункты налива оборудуются временными для подключения полевых магистральных трубопроводов.

При этом должен быть обеспечен налив нефтепродуктов:

в автоцистерны любых типов – с производительностью 600–1000 тонн за 3 часа;

в железнодорожные цистерны (любые из общего парка вагонов СЭВ) и речные суда (грузоподъемностью 1000–2000 тонн) – через соответствующие пункты налива (железнодорожные, речной) с производительностью 2000 тонн в сутки на каждом пункте (одновременно только одного вида горючего).

На каждом пункте налива отгрузка нефтепродуктов с максимальной производительностью осуществляется один раз в сутки.

Примечание: В особый период поставка нефтепродуктов из СССР в ВНР должна осуществляться только для нужд советских и венгерских войск.

Памятная записка о встрече венгерской и советской делегаций

ПАМЯТНАЯ ЗАПИСКА

о встрече венгерской и советской делегаций

ПАМЯТНАЯ ЗАПИСКА

о встрече венгерской и
советской делегаций

В целях дальнейшей реализации положений межправительственного Соглашения от 26 апреля 1985 года о подготовке трубопроводных систем СССР и ВНР для подачи горючего венгерским и советским войскам в особый период и в соответствии с решением начальников генеральных штабов ВС СССР и ВНА в период с 1 по 12 июня 1987 года состоялась встреча специалистов двух стран (с 1 по 5 июня на советской и с 6 по 12 июня на венгерской территориях).

Советскую делегацию возглавлял И.Н.Баранов (в дальнейшем Советская сторона), венгерскую делегацию – Э.Макра (в дальнейшем Венгерская сторона). Состав делегаций прилагается.

На встрече уточнив и согласовав проект Протокола между генеральными штабами ВС СССР и ВНА о порядке использования трубопроводных систем для подачи горючего венгерским и советским войскам в особый период. С этой целью венгерская и советская делегации ознакомились:

На советской территории с наливными базами горючего в пунктах Сиклош и Дубравица, вместимостью по 100 тыс. м^3, трубопроводной системой ЗОСП на территории Закарпатской области, включая магистральную насосную станцию в пункте Сиклош для обеспечения подачи горючего на территорию ВНР с заданной производительностью.

Кроме того были определены места размещения военных комендатур на трубопроводе, уточнен порядок обеспечения их связью для управления подачей горючего в особый период.

При этом установлено, что обязательства, предусмотренные статьей 2 Соглашения, Советской стороной в основном выполнены.

На венгерской территории с объектами трубопроводной системы в районах Нирбогдань, Ленинварош, Эбеш, Фюзешабонь, Сайол, Кечкемет, Сазхаломбатта, Секешфехервар, Домбовар и Сень. Во всех перечисленных пунктах подготовлены места подключения полевых трубопроводов для выдачи горючего войскам. Были также определены места размещения военных комендатур на трубопроводе, уточнен порядок обеспечения их связью для управления подачей горючего в особый период.

При ознакомлении с объектами трубопроводной системы в Ленинварош Венгерская сторона проинформировала Советскую сторону о запланированном строительстве второй линии трубопровода на участке Ленинварош-Сайол диаметром 200 мм, протяженностью 130 км. Это позволит обеспечить подачу горючего до Сазхаломбатты в количестве не менее 7500 тонн в сутки при условии увеличения производительности насосной станции в Ленинвароше.

Одновременно было проанализировано выполнение сторонами мероприятий, намеченных на встречах советских и венгерских специалистов в декабре 1986 года в г.Будапеште и в апреле 1987 г. в г.Москве. Предусмотренные намеченными документы подготовлены, намеченные мероприятия выполняются.

Изучив состояние объектов трубопроводной системы и проекты совместно подготовленных документов стороны договорились о следующем:

1. Предоставить установленным порядком на подпись начальникам генеральных штабов ВС СССР и ВНА проект Протокола о порядке использования трубопроводных систем СССР и ВНР для подачи горючего советским и венгерским войскам в особый период.

2. Советская сторона примет необходимые меры для завершения к 30 сентября 1987 года строительно-монтажных и пуско-наладочных работ на базе в Сваляве.

3. Для обеспечения подачи горючего от Ленинварош до Сазхаломбатта, Секешфехервара, Домбовара, Сень с производительностью 7500 т в сутки, как это предусмотрено Соглашением, целесообразно наряду с планируемым Венгерской стороной строительством второй линии трубопровода на участке Ленинварош-Сайол предусмотреть увеличение мощности насосной станции в Ленинвароше.

4. В целях повышения устойчивости управления подачей горючего войскам завершить в 1988 году укрытием кабельных линий связи на участке Кукачево-Венцеллотта (Советской стороной) и Ньиредьхаза-Нирбогдань-Ленинварош (Венгерской стороной), а также рассмотреть вопрос выделения резервного канала связи на участке Дубриничи-Ленинварош с окончанием на коммутаторах.

5. Венгерская сторона считает необходимым провести совместное учение по управлению трубопроводной системой СССР и ВНР с участием советских и венгерских специалистов.

От Советской стороны

В.ЗАЗАНКОВ

Г.МИШКЕВИЧ

«11» июня 1987 года

От Венгерской стороны

Ш.КАЛРА

Л.ДОЛАНЬ

«11» июня 1987 года

Состав советской делегации

1. И.Н.БАЗАНОВ	– руководитель,	МО	СССР
2. С.В.КУЛИКОВ		МО	СССР
3. Ю.В.ФЕДОТОВ		МО	СССР
4. Н.Н.МОГИЛА		МО	СССР
5. Г.Н.МИНКЕВИЧ		ГКН	СССР
6. Н.Н.ЗУБКОВ		ГКН	СССР
7. В.Д.ГОБЕДЖИШВИЛИ		ГКН	СССР

Состав венгерской делегации

1. Э.МАКРА	– руководитель,	МО	ВНР
2. Я.ЛАНСКИ		МО	ВНР
3. Л.ТОКАЧ		МО	ВНР
4. И.БОГНАР		МО	ВНР
5. Ш.ДЁРИ		МО	ОКГТ
6. Л.ДОБАНЬ		АФОР	
7. З.ФАРКАШ		АФОР	



Венгрия, Будапешт

Статья «Без грифа «Секретно»
из журнала «Трубопроводный транспорт нефти» (№ 6, 2014 г.)



Первые подразделения военных трубопроводных строителей в начале 50-х годов



...ничто и никто не мешает ведению хозяйственного занятия...»

Какие каналы тянет — и руководство страны обратилось к опыту использования полевых трубопроводов, которые хорошо зарекомендовали себя во время недавней войны. Планы, все они были получены по инфаркту. И вот в ноябре 1951 года Совет Министров подписал Постановление Совета Министров СССР «Об организации подготовки образца полевого магистрального трубопровода». Для через ему поставлен. 14 января 1952 года военный министр Александр Василевский подписал директиву о формировании первого в истории вооруженных сил страны трубопроводного батальона.

Тогда же стали проводиться стратегические полевые маневры, а в организационно-штатную структуру Минобороны стали формироваться трубопроводные войска. По решению правительства СССР использовать только отдельные магистральные трубопроводы (ПМТ) из глубокого тыла страны — от Волги, Урала — производить увеличение потребности войск в горюче-смазочных материалах. Поэтому Министерство обороны предложило выполнить ...ганизацию роль в обеспечении топливом и вероятного противника, и корпусных соединений играть стационарные нефтепродуктопроводы.

К ЗАПАДНЫМ ГРАНИЦАМ

В мае 1953 года была создана Организация Варшавского договора, и дробовик создания топливной инфраструктуры вышла на новый, передовый уровень. Вода находящаяся в организацию восточноевропейских государств по обладанию их достаточными ресурсами нефтепродуктов, но трубопроводов, необходимых для обеспечения боевых действий в случае агрессии. Строительство стратегических магистралей, находящихся ...ствующих магистральных Министер...

...ство об уровне, стало важно строительство...

В результате 10 июня 1953 года вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 1015-377 «О строительстве в течение 1953—1960 годов стационарных магистральных трубопроводов для обеспечения нефтепродуктами западных районов страны, как в мирное, так и военное время». Документ стал определяющим для развития трубопроводного транспорта не только в СССР, но и во всей Восточной Европе.

В марте 1953 года Совет Министров и ...ручил Министерству обороны разработать совместно с Советами Министров РСФСР, Украины, Белоруссии и Литвы задание на проектирование ...



Линейная часть магистрального трубопровода ВМТ-150, 1957 год



> **Были созданы реальные условия для создания единой трубопроводной сети государств Восточной Европы (Варшавского договора) с использованием стационарных трубопроводов и ПМТ. Значительную роль в этой системе занимали ПМТ, как соединительные между стационарными НПП, базами, складами, терминалами**



...терминов нефтепродуктов нефтепродуктопроводов. Реализовывать его должно было Минэнергонефтестрой. Необходимо было предусмотреть возможность использования магистралей в военное время для перекачки нефтепродуктов в мирное время в интересах народного хозяйства.

...Августе 1961 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР подписали ...ряжение постановление 2000 года. Причиной стали большие материальные затраты на строительство нефтепровода «Дружба» и газопровода «Братство». Было принято решение строить одну магистраль для транспортировки нефтепродуктов в Западный регион СССР — в направлении от Хотилова в районе Брянска на Новгородчину и районе Унечи с отпаливанием на Полоцк, Ровно, Брест и Чоп.

Трубопровод должен был подключен к нефтеперерабатывающим заводам Западной Украины и группам раздачи горючего для нужд народного хозяйства. Начинать строительство нефтепровода Ровно — Чоп в документах МО он значился как объект 84Б с организацией базы складов горючего в Перечине, Бинтрополе, Самаре, а также центральной перекачивающей базы в Бершадске. Вся система находилась в непосредственной близости от границ Чехословакии и Венгрии.

«ДРУЖБА» И «БРАТСТВО» ПРИХОДЯТ НА ПОМОЩЬ

Предстояло двигать систему ...ками на запад. Над тем, как наиболее ...средствами интегрировать топливную сеть в структуру материально-технического обеспечения стран, думали, по словам Константина Шихова, лучшие военные и гражданские умы. И спустя ... по техническому использованию, экономике и эффективности решение было найдено.

Для увеличения пропускной ... и повышения производительности нефтепродуктопроводной системы ... решено использовать объекты МН «Дружба» и... газопровод «Братство». В случае боевых действий этот шаг, как говорят военные, в особый период, на страхование.



Главные участники создания уникальной системы нефтепродуктопроводов на территории Восточной Европы, считает генерал армии Шкаев, – это заместитель председателя Совета Министров СССР – председатель Госплана СССР Герой Социалистического Труда Н.К. Байбаков, заместитель руководителя Миннефтегазстроя СССР А.Н. Сорокин, председатель Башкнефтепродукта (ПНП) СССР Г.Э. Кузьминов, начальник Главгазнефти В.Д. Черняев, начальник Главного управления МНПП П.А. Лукьянов, начальник управления ГКНП СССР Г.Н. Маковеев. Особый вклад в создание этой уникальной системы внес один из первых начальников трубопроводных войск, первый начальник Центрального управления ракетного топлива и горючего (ЦУРТГ) МО СССР генерал-полковник В.В. Никитин. Продолжили дело начальники ЦУРТГ, генерал-лейтенант И.Я. Базанов, генерал-лейтенант В.А. Бабаев; начальник отдела ЦУРТГ МО СССР Ю.Н. Ковырнев, И.Н. Могила, заместитель председателя ГКНП СССР А.Д. Рудинский, председатель ГКНП РСФСР В.С. Тарханов, начальник управления Минэнергомаша СССР В.Г. Кургинян, заместитель начальника Спецсвязьнефти Ф.Х. Гизим, начальник управления связи ГКНП СССР В.Г. Гребцевавелов, начальник Юго-Западного управления МНПП С.И. Осинцев, главный инженер Юго-Западного управления МНПП Ю.Ф. Фомин, главный инженер Приокского управления МНПП С.Е. Ратушный, заместитель председателя правления Российского государственного концерна по обеспечению нефтепродуктами «Роснефтепродукт» Ю.И. Чикарьов, вице-президент ОАО «АК «Транснефтепродукт» И.Т. Ишмухаметов и многие другие от руководителей до специалистов и рабочих.





Испытания газопровода на участке Фастов – Киев для перекачки светлых нефтепродуктов. 1964 год

ПРОВЕРКА СО СВИСТОМ

Чтобы использовать одно из новых технологических направлений перекачки нефтепродуктов, нам было одним высчетом, пять самых тяжелых лет, – необходимо было проверить все на практике. Газопровод, обращенный — главный важный объект, чтобы его работу можно было приостановить для проведения испытаний. Поэтому пришлось использовать для создания реальных ситуаций резервные нитки магистральных газопроводов.

Одно из первых таких испытаний (естественно, закрытое) прошло в 1982 году под Киевом. Вопрос стоимости ЧССР в то время пропадали в сети коридоре три основных магистрали нефтепродуктопровода. Требовалось было заменить участок примерно в 180 км, подключить в районе Киева с использованием ПМГ, и организовать детонацию нефтебазы, расположенной в районе Фастова.

– Мы привлекли испытания на газопроводе Дашава – Киев, – вспоминает генерал-полковник В.В. Никитин. – Для этого в каждом были оборудованы площадки с отводами под взрывные трубопроводы диаметром 150 и 100 мм. Заключались системы в магистрали Мозг, подальше от границы с Западной Германией. На советской территории полигонов задействовали системы МФЕПП в районе объекта 243.

В 1980 году подобное соглашение было подписано с Венгерской Народной Республикой. Венгрия, имевшая на тот момент более развитую систему нефтепродуктопроводов, подключилась к советской системе МФЕПП в районе станции Чоп, то есть сделать ее через объект 243, подвесочные выход которых в сейфер-западной южной границе республики – с Чехословакией и Югославией соответственно. Таким образом, в случае необходимости Советский Союз в короткие сроки получал прямую стационарную систему СССР – ЧССР и СССР – ВНР, а также основных трубопроводов единую телеметрическую систему, совместимую практически на весь запад Восточной Европы, с нефтебазами и складами горючего. Это был уже достойный ответ трубопроводным системам НАТО.



Комиссия по проведению «Крымский газопровода на участке Фастов – Киев»: К.Г. Шкаев, Н.Н. Чикарьов, П.А. Лукьянов, В.Е. Быченко, Р.В. Нечаев, Г.А. Антонов

Приложение 7





ВЕТЕРАНЫ

У ТЫЛА НЕТ ПЕРЕДЫШКИ

О президентом компании ОАО «АК «Транснефтепродукт» Сергеем Масловым встреча была назначена заранее. Разговор должен был идти о нефтепродуктопроводном транспорте, о новом проекте компании «Север»... Все сложилось иначе.

СОЗДАТ НЕВИДИМОГО ФРОНТА



Генерал-майор запаса, вице-президент ОАО «АК «Транснефтепродукт» Шалва Константинович Шенгелия

В СТРОЮ СВОЕЙ ВЕЛИКОЙ ФАМИЛИИ

Константин Георгиевич Шенгелия – вице-президент компании «Транснефтепродукт». Генерал-майор запаса, продолжатель славных дел первого российского генерал-консула в Америке Шенгелия.

Долог служебный послужной список Константина Шалвовича, но остроту его сюжетов нам хорошо сохранил и крепкий организм. И если в его голосе не звучат командные нотки, то все слова он произносит четко и ясно, словно отдает приказ.

– Константин Шалвович, вы родились на Дальнем Востоке, в Хабаровске, но ваши предки – грузинские князья. Как они оказались в России?

– Мой прадед, Константин Шенгелия, был генерал-консулом Грузии в Америке. Он был послом в Вашингтоне, Нью-Йорке, Сан-Франциско. Его отец, мой дед, Георгий Шенгелия, был военным, служил в Генеральном штабе, в Москве. Он был репрессирован в 1937 году, реабилитирован посмертно. Мой отец, Георгий Георгиевич Шенгелия, тоже был военным, служил в Генеральном штабе, в Москве. Он был репрессирован в 1937 году, реабилитирован посмертно. Мой отец, Георгий Георгиевич Шенгелия, тоже был военным, служил в Генеральном штабе, в Москве.

– Ваше детство пришлось на военные годы. Что вы помните?

– Я помню, как мы ждали отца с фронта, как он приезжал в отпуск, как мы провожали его обратно. Помню, как мама работала на заводе, как мы голодали. Помню, как мы ждали отца с фронта, как он приезжал в отпуск, как мы провожали его обратно. Помню, как мама работала на заводе, как мы голодали.

– Вы учились в Суворовском училище. Расскажите об этом периоде.

– Суворовское училище – это особый мир. Там царила строгая дисциплина, но и дружба была крепкая. Мы учились, занимались спортом, готовились к будущей службе. Суворовское училище – это особый мир. Там царила строгая дисциплина, но и дружба была крепкая. Мы учились, занимались спортом, готовились к будущей службе.

– После училища вы поступили в Военную академию имени Фрунзе. Почему выбрали именно ее?

– Академия имени Фрунзе была престижным учебным заведением. Поступить туда было непросто. Я выбрал ее, потому что хотел получить хорошее образование. Академия имени Фрунзе была престижным учебным заведением. Поступить туда было непросто. Я выбрал ее, потому что хотел получить хорошее образование.

– Вы служили в Группе советских войск в Германии. Какие воспоминания остались?

– Служба в Германии – это был интересный период. Мы много работали, но и отдыхали тоже. Германия – это был интересный период. Мы много работали, но и отдыхали тоже. Германия – это был интересный период. Мы много работали, но и отдыхали тоже.

– Вы командовали ракетной бригадой. Расскажите о ней.

– Ракетная бригада – это серьезная боевая единица. Мы несли боевое дежурство, проводили учения. Ракетная бригада – это серьезная боевая единица. Мы несли боевое дежурство, проводили учения.

– Вы были начальником штаба ракетной армии. Какие задачи решала армия?

– Ракетная армия решала задачи по обеспечению обороноспособности страны. Ракетная армия решала задачи по обеспечению обороноспособности страны.

– Вы были начальником Главного штаба Ракетных войск стратегического назначения. Какие задачи решал Главный штаб?

– Главный штаб – это мозг ракетных войск. Мы планировали боевую подготовку, разрабатывали документы. Главный штаб – это мозг ракетных войск. Мы планировали боевую подготовку, разрабатывали документы.

– Вы были начальником Военной академии имени Фрунзе. Какие задачи решала академия?

– Академия имени Фрунзе готовила офицеров высшего звена. Академия имени Фрунзе готовила офицеров высшего звена.

– Вы были начальником Военной академии Генерального штаба. Какие задачи решала академия?

– Академия Генерального штаба готовила генералов. Академия Генерального штаба готовила генералов

Приложение 8

Доклад начальнику ГШ генаралу армии Моисееву 15.12.1990 г. начальника ЦУРТГ МО СССР генерал-лейтенанта В. А. Блохина

НОВЫЕ ПОДХОДЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ВОЙСК (СИЛ) ГОРЮЧИМ ПРИ ПОДГОТОВКЕ И В ХОДЕ ПЕРВЫХ ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА КОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ТВД

(Доклад начальнику ГШ генералу армии МОИСЕЕВУ 15.12.90г)

Товарищ генерал армии!

Принятие на вооружение новой военной доктрины, резкое возрастание потребностей войск (сил) в горючем, переход экономики страны на рельсы нового хозяйственного механизма и, намечавшаяся тенденция к сокращению выделяемых ассигнований Министерству обороны, требуют глубоко осмысливания дальнейшего развития всей материально-технической базы службы в вопросах обеспечения войск как в мирное, так и в военное время. При этом мы исходим из того, что обеспечение войск (сил) горючим, накопление и содержание запасов, состояние экономики страны и тыловое обеспечение войск (сил) составляет диалектическое единство и неразрывный процесс в формировании новых подходов и создании целостной системы обеспечения войск (сил) горючим в современной войне, в которой наиболее напряженной частью являются подготовка и проведение первых оборонительных и контрнаступательных операций на континентальных ТВД.

Разумеется, мы понимаем, что сделать это можно только на основе всестороннего анализа стратегических и оперативных замыслов войск (сил) в условиях новых политических инициатив, состояния материальной базы службы и перспектив её развития в современных условиях, а также на основе перехода к научно-обоснованным методам руководства службы горючего с учетом оперативных и военно-экономических факторов.

Вполне очевидно, что достигнуть этого невозможно без перестройки организационно-экономических, структурных и технических аспектов службы и перевода основных её функций на принципиально новый научно-технический уровень. На наш взгляд, главным и определяющим требованием здесь выступает гарантированные военно-экономические, технические и организационные меры, базирующиеся

на качественно новых подходах, которые открывают перспективу преобразования системы обеспечения не только на ТВД, но и в центре, как для мирного, так и военного времени.

При этом мы исходим из общих установок о том, что при определенных условиях, даже наличие военно-стратегического паритета, не может остановить агрессора. В ответ на оборонительную доктрину вероятный противник интенсивно наращивает базу подготовки агрессии, делая ставку на создание высокотехнологичных систем вооружения и на развитие военно-стратегических замыслов.

Опыт учений и результаты исследований, проведенных в последние годы показывают, что начальный период в современной войне будет насыщен крупномасштабными операциями с самыми решительными военно-политическими целями, проводимыми в основном одновременно на всех континентальных ТВД.

Продолжительность начального периода в этих условиях может быть различной и колебаться, например на Западном ТВД от 60 до 100 суток. В этих условиях возрастает объем и сложность решаемых службой горючего задач при одновременном сокращении сроков на их выполнение. Это объясняется устойчивой тенденцией к возрастанию потребностей группировок войск (сил) на 10-25%, а также увеличением потерь войсковых, оперативных и запасов горючего центра в оборонительной операции на ТВД от 30 до 60%.

Надо иметь также в виду, что, хотя наша доктрина оборонительная, но захватить инициативу, переломить ход войны можно только решительным наступлением. Поэтому в последующие периоды войны главным видом боевых действий станет наступление, чего нельзя не учитывать при формировании системы обеспечения войск горючим в подготовительный период.

Такое сочетание видов боевых действий вовсе не означает необходимости иметь две системы обеспечения горючим - на оборону и на наступление. По нашему мнению система должна быть единой, учитывать оборонительный характер войны, быстро наращиваться и трансформироваться для обеспечения наступательных операций. В этой связи главным элементом новой стратегии службы на современном этапе должно стать ориентирование ее на стационарную систему обеспечения с учетом принципов работы в военное время и полевой материальной базы. Это обусловлено тем, что при ускоренном переводе противником своих ВС с мирного на военное положение (до 10 суток) с проведением частичной мобилизации и переброски соединений двойной дислокации и авиации под видом учений, наша разведка способна обнаружить его подготовку к нападению по наиболее характерным демаскирующим признакам, за 5-6 суток. Однако, если учесть, размещение войск Западного ТВД в основном в границах СССР, то подготовка противника будет скрыта за более продолжительное время. Для создания устойчивой обороны дивизиям первого эшелона необходимо не менее двух суток. То есть, они должны перейти к обороне не позднее, чем через 3-4 сутки после вскрытия подготовки к войне. Для армейского фронтового тыла с момента получения сигнала требуется 6-7 суток. Даже если учесть время преодоления противником "буферной" зоны (Польша, Чехословакия), силы и средства службы горючего в оперативном звене не смогут развернуться одновременно с группировкой войск первого оперативного эшелона и будут вынуждены развертывать его в условиях воздействия противника. К началу войны на Западном ТВД наиболее вероятно, что армейский тыл будет иметь не более 45 %, а фронтовой - 15 % от установленного комплекта частей и соединений.

Поэтому мы считаем, что основная тяжесть по обеспечению войск (сил) горючим с началом войны, до развертывания подвижного тыла, придется на стационарную систему. Она, совместно с войсковым тылом, возьмет на себя всю тяжесть ответственности за обеспечение войск, ведущих боевые действия, развертывание войск и тыла стратегических эшелонов, резервов и выдвижение объединений из глубины страны. Пока другого у нас нет. Это означает, что обеспечение войск (сил) горючим с началом войны как на ТВД, так и в центре будет организовано по территориальному принципу. В этой связи во исполнение приказов МО СССР 1988 года № 00240, 1989 г.№ 030 в [redacted] организационно-методических указаний, [redacted], по подготовке Тыла ВС СССР на 90-е годы служба горючего ведет активную работу по созданию территориальной системы обеспечения горючим в армии и на флоте. В 1990-1991 г.г. на новый принцип обеспечения практически перейдет вся служба горючего ВС. В округах и на флоте будет создано 166 территориальных центров и районов обеспечения.

Однако, это только первый этап, а по сути - первый шаг на пути управления эффективностью службы. Организованная в мирное время территориальная система обеспечения должна иметь возможность без особой перестройки перейти к выполнению задач по службе в

угрожаемый период и в ходе войны. Это означает, что необходимо учесть основные принципы обеспечения и управления военного времени по которым должна функционировать служба горючего ТЫЛ.

Исследования показывают, что "мирные" возможности ТЫЛ, базирующиеся на стационарные склады в полосах фронтов первого оперативного эшелона ограничены 1-2 сутками. Это подтверждается действиями противника.

Оценка боевого потенциала Северной и Центральной групп армий противника, развернувшихся на границах с СССР (после подавления Польши и Чехословакии), резервов ГК ОВС НАТО на ЦЕ ТВД показывает, что на направлениях главных ударов, применительно ко второй мировой войне (ГТ. Рига, Минск, Киев), противник может прорваться первый и частично второй фронтовые оборонительные рубежи. Т.е. вклинится в нашу оборону на [illegible]км. На других направлениях он в состоянии дойти до армейских оборонительных рубежей фронтов первого оперативного эшелона (150-200 км).

Это означает, что кроме потерь запасов горючего от уничтожения складов (баз) с началом войны противник, наращивая свои возможности, фактически способен парализовать значительную часть стационарных складов (баз горючего), размещенных в полосах фронтов первого и второго оперативных эшелонов. Ожидается, что в первом оперативном эшелоне может быть потеряно 40 %, во втором - 20-40 % и в центре - 25 %.

То есть эффективность функционирования системы обеспечения войск горючим на ТВД снизится и причем существенно.

Исходя из сказанного очевидно, что территориальная система обеспечения мирного времени и ТЫЛ должна перейти на качественно новый уровень управления.

В чем суть этого перехода и почему он качественно новый? Прежде всего, создавая организационную структуру мы рассматриваем вариант, который базируется на реальные силы и средства службы - это первое и второе - речь идет о необходимости создания трубопроводно-складской системы.

Уже в угрожаемый период ТЫЛ развертывает подвижный (полевой) пункт управления территориальным районом обеспечения со средствами сбора и обработки информации и базируется на менее уязвимые элементы - носители горючего, откуда можно наиболее эффективно организовать управление (участки нефтепродукто- и газопроводов, полевые склады горючего и т.д.). Он является промежуточным органом управ-

ления между УСГ фронта и войсками.

В ведение полевого управления переходят участки ПКТ, нефтепродукто- и газопроводов, составляющих трубопроводно-складскую сеть и которые вошли в границы территориального района. На этих участках организуются районы дозаправки военной техники и пункты массовой выдачи горючего в автомобильный, ж.д. и другие виды транспорта (исходя из развития инфраструктуры на ТВД). Дополнительно создаются районы дозаправки техники с помощью имеющихся в округах [illegible].

Нефтебазы, находящиеся в границах территориального района переходят в подчинение созданного пункта управления и продолжают выполнять свои функции равно, как и сохранившиеся стационарные склады (базы) горючего.

Для придания мобильности силам и средствам, действующим в территориальном районе целесообразно в каждом за счет второго стратегического эшелона развернуть подвижное отделение склада горючего в виде модуля - участка приема-выдачи горючего, вместимостью 4-6 тыс. м^3.

Важным вопросом для эффективного функционирования территориального комплекса является организация технического прикрытия развернутого пункта, трубопроводных коммуникаций, организации маскировки и т.д. за счет многофункциональных подразделений скрытности сформированных на трубопроводных бригадах.

Таким образом, с переходом на военное положение речь идет уже не о ТЫЛ, а о территориальном комплексе определенного состава сил и средств службы, действующем в конкретном территориальном районе с задачей:

рассредоточения запасов;

приема, хранения и массовой выдачи горючего;

дозаправки военной техники;

технического прикрытия и маскировки.

Это означает, что развернутый полевой пункт управления через УСГ фронта будет строго контролировать группировку войск, входящую в территориальный район, где она обеспечивается и уходит к фронту, тыл на переформирование и т.д. Т.е. идет постоянная замена войск при относительно стационарном положении сил и средств службы в границах территориального района.

В этой связи представляется возможным решить, в определенной степени две важные задачи для службы: это создать условия для

максимального автономного действия сил и средств в территориальном районе при частичной или полной потере управления и приблизить управление непосредственно к подразделениям, учреждениям и участкам, которые непосредственно участвуют в обеспечении.

Широкое применение территориальных комплексов не дает достаточного эффекта если этот территориальный принцип не будет иметь надежную и реальную материальную базу поставки горючего. Сегодня в этом полной уверенности нет. Так, стратегической группировке войск на Западном ТВД необходимо подавать ежесуточно:

в оборонительной операции – 70 тыс. т. (ч. в 60 сут);

в контрнаступательной – 85 тыс т. (ч. в 40 сут):

А если учесть потери горючего в стационарной системе хранения (I,02 млн т. за 000), то положение значительно усугубляется.

То есть роль подвоза в современной войне приобретает особую значимость. Вместе с тем транспорт Союза приобрел для противника один из решающих стратегических факторов в начальном периоде войны. Это подтверждается воздействием противника на коммуникации в ходе учений, проводимых ОВС НАТО. Так, при проведении оборонительной операции на ТВД перерывы в поставках горючего по железной дороге могут быть значительными.

Каковы сегодня тенденции подачи горючего видами транспорта в первый месяц войны в звене центр- Западный ТВД по материалам исследований 1989-1990 г.г.

	варианты в %			
	I	2	3	4
I. Ж.д. транспорт: снижение подвоза с 40 до 25-29%	40	35	34	25-29
2. Трубопроводный: увеличение подачи с 50 до 70%	50	57.5	55-60	60-70
3. Водный: снижение подвоза с I,5 до I,0%	-	I,5	I,0	I,0
4. Автомобильный: увеличение подвоза с 6 до 7%	-	6	7	7

Особенно хотелось-бы остановиться на возможности использования в особый период функционирующих трубопроводных систем и комплектов полевых магистральных трубопроводов для подачи горючего в интересах войск.

Достаточно сказать, что для обеспечения только одной фронтовой оборонительной операции потребуются сотни тысяч тонн различных сортов горючего.

Накопить и разместить непосредственно в войсках такое количество горючего, которое было-бы достаточно для для обеспечения этой потребности фронтовой операции, невозможно. А если этот вопрос рассматривать в масштабе, когда необходимо будет обеспечивать горючим десяток фронтов или распределяющих в особый период запасы горючего и, в первую очередь расположенных в прикрепленных зонах в условиях массовых разрушений транспортных коммуникаций и радиационного заражения, решение сложной задачи по распределению и подаче войскам горючего, а также выполнению других перевозок, будет не под силу ни одному из существующих видов транспорта.

В транспортной системе Советского Союза (да и всех Европейских странах), особенно в особый период, все возрастающее значение приобретает магистральный трубопроводный транспорт, как специализированное средство подачи горючего, нефти и газа. Это объясняется тем, что трубопроводный транспорт имеет ряд существенных преимуществ по сравнению со всеми другими видами транспорта: высокая надежность, непрерывность транспортного процесса, возможность полной автоматизации и телемеханизации работ, относительно низкая себестоимость доставки газообразного и жидкого топлива.

Преимущества этого вида транспорта хорошо поняли еще в начале 50-х годов Европейские страны НАТО, в которые сегодня нефть и нефтепродукты транспортируются, в основном, по трубопроводам. Наиболее разветвленная сеть военных трубопроводов, нефтепроводов и коммерческих продуктопроводов создана на Центрально-Европейском ТВД (см. плакат).

Протяженность военных трубопроводов уже в 1980г превысила 7087км, к ней подключены 28 крупных нефтеперерабатывающих завода, 61 склад общей емкостью I,6млн.куб.м и более 60 военных аэродромов. Кроме того, установлено 113 насосных

станций,обеспеченных автономными источниками электроэнергии, складами нефтяных запчастей и стальных труб.Обеспечена надежная связь.Города другими словами,создана надежная система технического прикрытия.

В мирное время эта сеть используется и военных,так и в гражданских целях самые странами НАТО:ФРГ,США,Великобританией, Францией,Нидерландами,Бельгией,Канадой.Трубопроводы берут начало от портов Нидерландов,Бельгии и Франции и обеспечивают горючим всю группировку войск на Центрально-Европейском ТВД. Их пропускная способность в среднем 10млн.т нефти и нефтепродуктов в год (29тыс.т. в сутки).

Что касается непосредственно территории Советского Союза, то у нас создание разветвленной сети стационарных нефтепродуктопроводов придает важное значение.Сеть стационарных магистральных трубопроводов уже сейчас используется для обеспечения войск горючим,а в особый период планируется предназначить ее для рассредоточенных запасов со складов и баз,в первую очередь,расположенных в приграничной зоне. Кстати,к стационарным нефтепродуктопроводам СССР в приграничной зоне подключаем специальные трубопроводные системы СССР-ЧССР,СССР-ВР,оборудованы значительное количество пунктов выдачи горючего в различные виды транспорта.продумана система технического прикрытия стационарных нефтепродуктопроводов.В конце прошлого года я Вам докладывал о результатах тактико-специального учения по техническому прикрытию.

И если внимательно посмотреть,к примеру,на карту-схему нефтепродуктопроводов Запада и Юго-Запада,то невооруженным глазом видно,с одной стороны - стройная сеть трубопроводов на Центрально-Европейском ТВД,а с другой - веером мощных фронтальных нефтепродуктопроводов,соединяющих гидравлически с Западными границами СССР со значительными запасами горючего.

Кроме того,значительно развита сеть нефтепродуктопроводов в некоторых странах Восточной Европы.Большой интерес представляет на севере Балтийское море и юго- Черное море с подготовленными уже водами коммуникациями для подачи горючего. В особый период все эти транспортные коммуникации можно будет организовать для подачи горючего.

В 70-80 годах в Чехословакии была создана система, позволяющая подать 20тыс.т горючего на расстояние свыше 800км, что заменяет использование 120 автобатов грузоподъемностью

1000т. каждый.В последние годы создана трубопроводная система СССР-ВР,позволяющая подавать к Западным границам ВР 7,5 тыс.т горючего на расстояние 450км,что заменяет использование 50 автобатов Сегодня эти системы наличие работают в интересах народного хозяйства,а в особый период мы можем подать по ним до 20%всей потребности Запада и Юго-Запада.

Две эти системы,а также наличие в ПНР,СРР,ВНР развитой сети системы нефтепродуктопроводов создали благоприятные условия для надежного обеспечения войск горючим.

Проведенное тактико-специальное учение,проведенное на высоком организационном,методическом уровне на территории трех государств СССР,ЧССР и ВР по теме:" Управление стационарными трубопроводными системами СССР-ЧССР и СССР-ВР при подаче горючего в особый период в интересах войск" показало,что существует реальная возможность формирования единой трубопроводной сети стран Восточной Европы.На этих учениях были созданы военные комендатуры на нефтепродуктопроводах,личный состав которых имел возможность решать во взаимодействии с представителями национального командования,военными комендатурами национальных вооруженных сил вопросы транспортирования горючего и осуществлять контроль за приемом и выдачей горючего войскам согласно планам и распоряжениям.

Проведенное в октябре месяце этого года КШУ еще раз убедило нас в том,что вполне реально сейчас уже создать единую трубопроводную систему стран Восточной Европы,используя стационарную систему,замкнув их полевыми магистральными трубопроводами.Использование такой сети позволит подать горючее в больших количествах на значительные расстояния и в нескольких направлениях без перегрузки на другие виды транспорта непосредственно на полевые склады горючего,а в оперативной глубине и до войсковых складов.

Такая жизненная единая трубопроводная система,при условии ее создания,дополнения железнодорожным,водным и автомобильным транспортом в тыл и продвижения автомобильным транспортом в армейском и войсковом звеньях, вполне способна обеспечить надежность подачи горючего войскам.

Начальник Центрального управления РТ и горючего
генерал-лейтенант (БЛОХИН)

Приложение 10

Тезисы выступления начальника Штаба Тыла ВС РФ на совещании в ГШ ВС РФ 21 июля 1998 г.

Т Е З И С Ы

выступления начальника штаба Тыла ВС РФ

на совещании в ГШ ВС РФ 21 июля 1998 года

Товарищ генерал армии!

Уважаемые товарищи!

Изменение общественно-политической и экономической ситуации в стране, проводимая реформа Вооруженных Сил Российской Федерации требуют качественно нового подхода к вопросу обеспечения горючим войск(сил) в мирное и военное время. Сложившаяся до настоящего времени система обеспечения горючим Вооруженных Сил не в полной мере отвечает современным требованиям, что приводит к необходимости ее пересмотра и выработки новых решений, направленных на повышение эффективности ее функционирования.

Для обеспечения Вооруженных Сил РФ в особый период потребуется подавать ежесуточно более 100 тыс.тонн горючего.

Существующая система подачи горючего войскам базируется в основном на использовании железнодорожного транспорта, а в ряде регионов, кроме того, и водного. Доля использования трубопроводного транспорта в интересах войск незначительна, несмотря на преимущества его по сравнению с железнодорожным.

Железнодорожный транспорт в условиях массированного воздействия противника на отдельных направлениях, особенно в Западных районах и на Востоке страны, может быть выведен из строя на длительное время(некоторые участки до 3-6 месяцев).

Анализ транспортных коммуникаций на территории Российской Федерации и условий их работы в мирное и военное время показывает, что они в большей степени развиты в западной части страны, где имеется развитая сеть железных дорог во фронтальном и рокадном направлениях. В то же время в северо-западном, юго-западном и восточном регионах железно-

дорожная сеть представлена отдельными направлениями с ограниченной пропускной способностью. Анализ возможных грузопотоков горючего по ним показывает, что при возрастании напряженности работы транспорта в военное время на отдельных направлениях возникнет дефицит подвоза.

Большое значение в структуре транспорта приобретают те его виды, которые наиболее экономичны при перемещении грузов на дальние расстояния. Именно по причине высокой экономичности трубопроводный транспорт по сравнению с другими видами транспорта получил широкое развитие,особенно в Западной Европе .

Себестоимость доставки нефтепродуктов по трубопроводам в полтора раза ниже, чем водным транспортом, в три раза ниже в сравнении с железнодорожным транспортом и в 15-20 раз рентабельнее, чем автомобильным транспортом.

Существующая сеть нефтепродуктопроводов способна подать к Западным границам РФ до 40 тыс тонн горючего в сутки,т.е. 40 процентов потребности Вооруженных Сил на военное время, в Восточном направлении(до Новосибирска) - свыше 20 тыс. тонн - 20 процентов потребности.

Это указывает на необходимость развития трубопроводного транспорта для обеспечения горючим народного хозяйства и Вооруженных Сил Российской Федерации, как в мирное , так и в военное время.

Преимущества этого вида транспорта хорошо понимают Европейские страны НАТО, в которых нефть и нефтепродукты транспортируется в основном по трубопроводам, сооружение которых началось еще в 1951 году. Наиболее разветвленная сеть военных трубопроводов, нефтепроводов и ком-

мерческих продуктопроводов создана в Центральной Европе.

Ежегодно по трубопроводам подается войскам 2,3 млн.куб.м нефтепродуктов, что составляет 29 процентов потребности мирного времени. В военное время система способна удовлетворить потребность вооруженных сил НАТО на 80 процентов. Кроме того, страны НАТО в трубопроводах хранят запасы горючего для обеспечения вооруженных сил.

(Справка по НАТО)

Протяженность военных трубопроводов здесь составляет свыше 7600 км, к ней подключены 26 крупных НПЗ, 54 склада горючего общей емкостью почти 1,5 млн. м куб. и 24 военных аэродромов, на них установлено 112 насосных станций, обеспеченных автономными источниками энергии. В целом в Северо-Европейском, Центрально-Европейском и Южно-Европейском регионах имеется 11882 км военных трубопроводов, к которым подключены 153 склада горючего общей емкостью 2,5 млн.м куб. и 88 аэродромов. Для обеспечения согласованной работы системы трубопроводов в Центрально-Европейском регионе предназначено агентство по эксплуатации трубопроводов, которому подчинено 7 районных управлений: во Франции находятся три, в ФРГ- два, в Бельгии и Нидерландах- по одному. Эти управления призваны обеспечить гибкость и устойчивость работы системы трубопроводов в своих зонах. Ответственность за их содержание и восстановление несут трубопроводные части и подразделения национальных вооруженных сил. В мирное время большинство трубопроводных частей и подразделений является кадрированными. Они укомплектованы личным составом примерно на 5%, а оружием, боевой техникой и оборудованием на 100%. Доведение трубопроводных войск до штатов военного времени предусмотрено осуществлять в период мобилизационного развертывания вооруженных сил. Так, планируется, что численность трубопроводных батальонов будет превышать

800-900 человек, а трубопроводных полков будет до 3000 человек.

С целью повышения эффективности использования системы трубопроводов командованием НАТО разрабатываются пятилетние программы по ее реконструкции и модернизации.

Система МНПП страны технически и организационно сохранялась в период существования СССР, непосредственно с учетом интересов обороны. С самого начала развития трубопроводного транспорта у нас в стране строительство стационарных трубопроводов и объектов инфраструктуры нефтепродуктообеспечения проводилось по согласованию с Министерством обороны страны. В последние годы, после развала СССР, внимание к строительству объектов с учетом интересов обороны страны ослабло. Но несмотря на это для осуществления руководства транспортным процессом подачи горючего, управления трубопроводными соединениями и частями, складами и базами горючего, используемыми в составе трубопроводно-складской системы на стратегических направлениях были созданы представительства МО РФ на МНПП (в мирное время- военные комендатуры) при региональных объединениях стационарных нефтепродуктопроводов.

Шагом взаимопонимания в Минтопэнерго России и АО"АК"Транснефтепродукт" в сентябре 1994 года был разработан и утвержден Министром обороны РФ и Министром топлива энергетики РФ Перспективный план совместной работы ЦУПТГ МО и АК"Транснефтепродукт" по дальнейшей отработке вопросов эксплуатации стационарных нефтепродуктопроводов и полевых магистральных трубопроводов в интересах обороны страны.

Большинство запланированных мероприятий было выполнено. Однако отсутствие законодательной и правовой базы, проводимые мероприятия по реформированию ВС РФ, недостаточные объемы финансирования не позволили завершить эту работу.

Кроме того, в 1994 году Министром обороны Российской Федерации была утверждена Программа развития трубопроводно-складской сети службы горючего ВС РФ и совершенствования обеспечения горючим. В ней было принято решение по строительству отводов к 7 складам и базам МО РФ

(МВО: 3417 СГ 1 разряда (Усмань), 2658 БГ 2 разряда(Алабино); ПриВО: 1445 БГ 1 разряда(Кинель); УрВО: 2247 СГ 1 разряда(Бикиль); СибВО: 3458 СГ 1 разряда(Омск), 2785 база РТиГ (Мошково); СКВО: 2659 БГ 1 разряда(Незлобная), 868 СГ 1 разряда(Койсуг)).

Реализация указанной программы, в соответствии с проектом "Программы военного строительства Российской Федерации на 1993-1995 годы", предусматривалась и ранее, в 1993 году, в виде государственной целевой программы. Однако, в связи с экономическими трудностями в стране не была реализована.

Учитывая важность трубопроводного транспорта для обеспечения обороны и безопасности России, Межведомственная комиссия (при Правительстве Российской Федерации) по рассмотрению вопросов оперативного обустройства территории Российской Федерации интересах обороны определила одним из направлений развития и совершенствования военной инфраструктуры государства - создание единой трубопроводно - складской системы страны. Одним из основных разработчиков и исполнителей подпрограммы будет являться открытое акционерное общество АК" Транснефтепродукт ".

Данная компания с 1992 г. осуществляет эксплуатацию системы МНПП на территории Российской Федерации и стран ближнего зарубежья, и как показывает опыт прошедших лет, существующая система управления трубопроводным транспортом подтвердила свою жизнеспособность и позволяет решать стоящие перед ней задачи в интересах обороны и экономического

развития страны с высокой степенью надежности.

Исходя из этого, демонополизация такого важного для экономики и обороны страны вида коммуникаций в ходе процесса приватизации должна осуществляться на за счет раздела государственного имущества (нефтепродуктопроводов) на ряд мелких (и в конечном итоге разрозненных) структур, а путем создания новых частных компаний, конкурирующих между собой. В противном случае, это приведет к дробления и к последующему развалу существующей системы МНПП и чревато негативными последствиями:

децентрализацией управления и потерей государственного влияния на функционирование системы МНПП;

нарушения принципа равного доступа к трубопроводным сетям производителей нефти и нефтепродуктов;

напряженностью отношений федерального центра с субъектами Российской Федерации, связанными с нефтедобычей (Башкортостан, Татарстан, Чечня, Тюменская область и др.);

возможной потерей нефтепродуктов на территории стран ближнего зарубежья (Белоруссии, Украины, Литвы) и перепрофилацией этих стран на нефтепродуктопроводы стран Западной Европы;

значительно осложнит использование МНПП для обеспечения группировок войск (сил) запасами горючего в мирное и военное время.

Опыт других стран также подтверждает, что только жесткая государственная централизация развития и использования МНПП позволяет в полной мере учесть интересы экономики и безопасности страны, исключает доминирование ведомственных (региональных) интересов и обеспечивает создание единой системы нефтепродуктопроводов государства. Так в странах Западной Европы (Франция, Германия и др.) развитие системы МНПП

осуществляется по двум взаимосвязанным направлениям : централизованному и децентрализованному.

Централизованное развитие МНПП осуществляется в целях создания и эксплуатации единой системы трубопроводного транспорта, используемого в интересах обеспечения экономической и оборонной безопасности этих стран. Их развитие осуществляют специально созданные государственные компании. Например для обеспечения согласованной работы системы трубопроводов в Центрально - Европейском регионе создано агенство по эксплуатации трубопроводов, которому подчинено 7 районных управлений: во Франции - 3, в Германии - 2, в Бельгии и Нидерландах - по одному.

Децентрализованное (коммерческое) развитие трубопроводов этих стран осуществляется негосударственными компаниями для обслуживания частного сектора экономики. Но ни эти компании, ни созданные ими трубопроводы не определяют политики государства в развитии трубопроводного транспорта.

Исходя из вышесказанного, нецелесообразно включать в Государственную программу приватизации государственного имущества в Российской Федерации объекты трубопроводного транспорта(АК "Транснефтепродукт").

Сохранение целостности Компании и усиление государственного влияния(повышение государственного статуса Компании) на развитие МНПП позволит:

осуществить построение трубопроводно-складской системы, как одного из важных элементов системы тылового обеспечения Вооруженных Сил;

максимально сократить затраты на транспортировку и оказание услуг за хранение нефтепродуктов;

иметь в постоянной готовности все элементы МНПП к переходу от функционирования в мирное время к выполнению задач в особый период;

обеспечить транспортирование и выдачу необходимых объемов горюче-

го в заданных районах в установленные сроки, осуществлять маневр ресурсами горючего по фронтальным и рокадным направлениям;

сохранить необходимые запасы горючего в МНПП и осуществлять их рассредоточение;

обеспечить оптимальный уровень живучести и надежности всех элементов ТСС, защищенности запасов горючего;

осуществлять взаимодействие с железнодорожным, автомобильным и водным видами транспорта, базами хранения горючего Госрезерва, нефтебазами народного хозяйства, используемыми в интересах войск, и резервуарными парками нефтеперерабатывающих заводов.

Сохранение АК"Транснефтепродукт", как государственной компании, создаст условия гарантированного, бесплатного хранения мобилизационных запасов нефтепродуктов для Вооруженных Сил РФ, что позволит снизить затраты на содержание горючего на 12-15 процентов от его стоимости, осуществлять освежение нефтепродуктов в трубопроводах без привлечения сил и средств МО РФ.

Для решения данного вопроса Тыловое УС РФ проведена определенная работа с должностными лицами Минтопэнерго и АК "Транснефтепродукт". Предварительное согласие от указанных ведомств получено. При этом разработаны следующие проекты документов:

1. Соглашение о порядке размещения неприкосновенных запасов нефтепродуктов МО РФ в магистральном нефтепродуктопроводе, организации хранения, освежения и выдачи их Вооруженным Силам РФ.

2. Положение о порядке содержания и отпуска неприкосновенного запаса нефтепродуктов Вооруженных Сил РФ, находящихся на ответственном

хранении в Акционерной компании трубопроводного транспорта "Транснефтепродукт" с пакетом приложений.

Острый дефицит бюджета страны и очередной недостаток ассигнований на нужды Вооруженных Сил России весьма негативно отражается на развитии и совершенствовании материально-технической базы армии и флота, соответственно и их боеготовности. В настоящее время Минобороны России не имеет возможности приобрести дополнительные объемы горючего для создания мобилизационных запасов в МНПП.

(Недозаложено в запасах Центра около 700 тыс.тонн горючего,из них : АБ - 170 тыс.т, ДТ - 550 тыс.т).

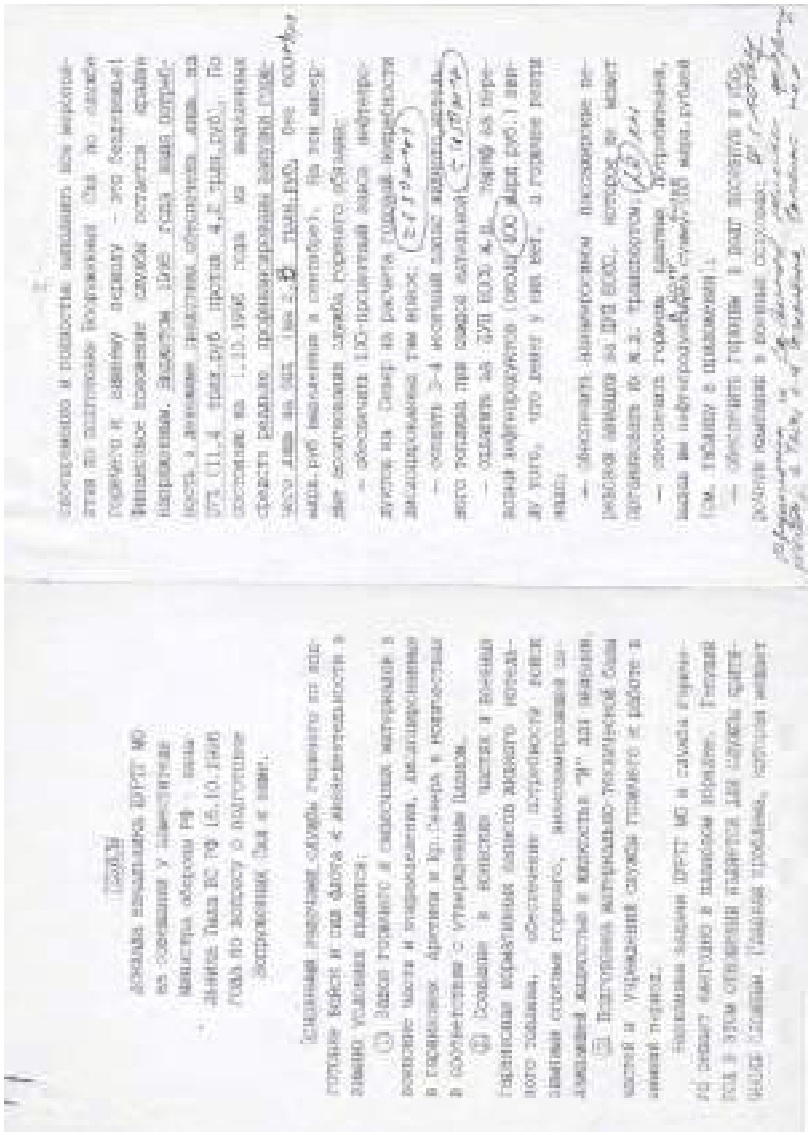
Пути решения проблемы изыскания дополнительных объемов горючего для закладки на хранение в МНПП для нужд Вооруженных Сил РФ могут быть следующие:

использование запасов горючего Госрезерва России, находящихся на сегодняшний день в пунктах ответственного хранения на нефтебазах нефтяных компаний. Предлагаем по согласованию с НК"ЮКОС","Сибнефть","ЛукОйл", представителями Минэкономики России, Госкомрезерва России рассмотреть вопрос закладки данного горючего в стационарные магистральные нефтепродуктопроводы;

истребованию дополнительных целевых денежных средств для закупки горючего. Предлагаем подготовить обращение в Правительство РФ по выделению дополнительных денежных средств, а также по перспективам развития и использования МНПП в интересах народного хозяйства и обороны России.

Доклад закончил.

Тезисы доклада начальника ЦУРТГ МО РФ на совещании у заместителя Министра обороны РФ – начальника Тыла ВС РФ 16.10.1996 г.



— создать и иметь необходимые запасы горючего для автономных электроснабжения, обеспечивая их работу при отключении стационарных энергосетей.

И при всем при этом мы обязаны обеспечить горючим все основные мероприятия боевой подготовки и жизнедеятельности Вооруженных Сил.

Планом навигационного завоза в 1996 году в северные гарнизоны необходимо подать 231,4 тыс.т горючего (АБ-16,9; ДТ-126,1; АК-50,3; МФл-25,0; МиС-16,1).

Справочно: План 1995 года-250,2 тыс.т: АБ-10,5; ДТ-144,0; АК-53,0; МФл-25,5; МиС-16,2.

По состоянию на 15.10.1996 года завезено 194,1 тыс.т (84%): АБ-9,6 (53%); ДТ-113,9 (89%); АК-35,0 (69%); Мазута-26,0 (100%); МиС-10,2 (64%).

Кроме этого, на складах и базах горючего округов (флотов) созданы запасы ГСМ для отгрузки потребителям в пункты навигации на Север в ближайшее время в количестве 17,7 тыс.тонн. Остальные 19,6 тыс.т (19,5+231,4-194,1-17,7) предусмотрены к подаче до конца текущего года в пункты с круглогодичной навигацией.

Потребность в денежных средствах на оплату фрахта судов под навигацию 1996 года по расчетам ДЛП ВОСО МО РФ, составила 170 млрд.руб. выделено в конце августа на эти цели только 103,9

млрд.руб (58,8%).

Тем не менее, даже в таких условиях, график завоза ГСМ выполняется на сегодняшний день с опережением по сравнению с прошлым годом. План навигационного завоза горючего в 1996 году по ЛенВО, УрВО, СибВО, ЗабВО и ТОФ выполнен полностью, по СФ близок к завершению. План отгрузки горючего в контролируемые пункты Арктики и Дальнего Востока по ДВО выполнен на 100%.

До окончания навигации осталось подать горючего:

на Северный флот в пункты Белушья и Рогачево - 6,3 тыс.тонн. Ввиду отсутствия там в настоящее время свободной емкости подача спланирована на середину ноября танкером "Гасанов";

по Дальневосточному округу - 19,0 тыс.тонн. В 3-ей декаде октября в Усть-Камчатский (РБСН) спланирована подача 2,0 тыс.тонн дизтоплива. Оставшиеся 17,0 тыс.тонн горючего проблем не вызывают и будут поданы в плановые пункты с круглогодичной навигацией до 1.01.1997 года.

Трудно решается задача возврата металлических бочек из гарнизонов Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Из запланированных к вывозу 60 тыс.штук на 1 октября с.г. вывезено 4,3 тыс.штук (7%).

Особенно отстают в этой работе СибВО, ЗабВО,

ВО, ДВО, ТОФ.

На долю последних по плану вывоза приходится 52,6 тыс. бочек. Из них 35 тыс. бочек подлежит вывозу из Войск ПВО. Руководство тыла Главкомата этим вопросом не занимается.

План провален полностью. Вывезено лишь 540 штук.

Такое отношение к этой важной задаче в нынешних условиях, когда поступления новых бочек практически не предвидится, ставит под угрозу срыва выполнения завоза.

Чтобы не допустить возникновения кризисного положения, мы подготовили и направили в Главкоматы, военные округа, на флоты указания о принятии неотложных мер к выполнению заданий по возврату порожних металлических бочек (телеграммы ЗАС в адрес зам. ГК по тылу, начальникам тылов округов и флотов, N 162/Б/155 от 23.4.1996г. - за подписью ЗМО-НТ ВС РФ;

указания заместителю ГК Войск ПВО N 162/Г/1594 от 5.5.1996г. - за подписью ЗМО-НТ ВС РФ;

указания начальнику тыла ДВО N 162/Г/3149 от 25.9.96г. - за подписью ЗМО-НТ ВС РФ и др.).

Второй важнейшей задачей службы горючего в предверии зимних холодов является создание в войсках нормативных запасов жидкого котельного топлива. Для выполнения этой задачи нам необходимо закупить и поставить в округа и на флоты

1400 тыс.тонн ЖКТ на сумму 993 млрд.руб (в существующих ценах).

В соответствии с планом к 1 октября 1996 года в округах и на флотах должно быть закоплено 362,4 тыс.тонн ЖКТ. По состоянию на 15.10.96г. созданы запасы в количестве 742 тыс.тонн (что составляет 86% от планируемых). В 1995 году эта цифра составляла 69%. В СКВО, СибВО, ИВО, ГРВЗ, УрВО запасы ЖКТ созданы на 100 и более процентов.

В то же время следует отметить, что создание запасов по жидкому котельному топливу в благоприятные для поставки в летние месяцы сдерживались, кроме проблем финансирования, ремонтом котельных и резервуарных парков, а также значительным недостатком емкостей при котельных.

Можно отметить несколько особенно неблагополучных гарнизонов по резервуарной емкости под ЖКТ:

ДВО - Благовещенск, Уссурийск, Новочугуевка;

ЗабВО - Артемоновка, Чита, Степь;

ЛенВО - Санкт-Петербург;

ПриВО - Самара, Саратов, Балашов, Сызрань, Пермь и др.

В летние месяцы официально отказывались от получения мазута: ПриВО по гарнизонам Юрья, Йошкар-Ола, Ртищево, Эмба - ТЛГ N 25/2/355 от 19.8.96г., N 1227 от 11.4.96г.; МВО по гарнизо-

ным Экзаю, Петухам, Е.Посаю, Е.Столбы, Уяркой, Кубинке, Жердевке и др.- ЦГ N 1/2079 от 19.7.96г.)

Не лучше положение дел и в других округах. Все это затрудняет работу по своевременному пополнению запасов, создать которые в зимнее время чрезвычайно сложно. В результате зимой во многих котельных работать приходится с кодно, а ритмичную поставку ЖТ при наличии долгов и отсутствии финансирования в настоящее время не-возможно.

В то же время КЭО округов, морской инженерной службой флотов меры по наращиванию резервуарных парков при котельных практически не принимаются, и какой активной позиции в этом деле нет. [illegible]

Неудовлетворительные темпы создания запасов обусловлены не только дефицитом денежных средств. Так Дальневосточному военному округу под плановый службой горючего договор для закупки мазута было выделено 100 млрд.рублей налоговыми освобождениями. Из-за неразворотливости должностных лиц на месте договор остался нереализованным. Мы были вынуждены отозвать выделенные денежные средства и в спешном порядке перераспределить ресурсы мазута ЗлЯБО и ТОФ по-розну с ДВО. В результате этот регион оказался по обеспеченности мазутом в прорыве. Но и в этой сложной ситуации проблема могла бы быть

решена на месте при оставлении долга службе горючего платежами потребителями и обращении этих средств на закупку мазута:

ЗлЯБО - 16,9 млрд.руб. (60 тыс.т. мазута)
ДВО - 35,7 млрд.руб. (70 тыс.т. мазута)
ТОФ - 23,4 млрд.руб. (45 тыс.т. мазута)

На 1 октября Вооруженным Силам против намеченного плана не поставлено 105 тыс.тонн мазута на 70,0 млрд.рублей. И дело, как знаете, не только в рублях, выделение которых из бюджета - для нас главная проблема.

Вопрос создания запасов жидкого котельного топлива в войсках и на флотах ЦУГТ МО держит на особом контроле и сделает все, чтобы положительно решить эту проблему.

В ходе подготовки к зиме служба горючего в центре и на местах сосредоточила усилия на создании необходимых запасов зимних марок дизельного топлива, всесезонных смазочных масел и низкозамерзающих охлаждающих жидкостей.

В условиях сложившейся экономической обстановки на нефтеперерабатывающих заводах, в преддверии зимы остро встал вопрос обеспечения ВС РФ зимними марками дизельного топлива. В следствии физического износа технологических установок, их низкой рентабельности, а также резкого сокращения переработки нефти в стране в целом производство зимних марок ДТ, особенно "З" ма-

рок 45 и арктического, существенно сократилось. Их вырабатывают практически только по заказу потребителя при обязательной предоплате.

Применение в последние годы депрессорных присадок для понижения температуры застывания дизельных топлив лишь частично упростило проблему, т.к. такие топлива не допущены к применению на бронетанковой технике из-за ее конструктивных особенностей.

Вместе с тем, принятыми мерами в этом году войскам и силам флота уже было поставлено 217 тыс.тонн зимних марок дизтоплива, в том числе 12 тыс.тонн - арктического, 60% от общей потребности ВС РФ, что на 44% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Кроме того, в настоящее время принимаются меры по возобновлению производства дизтоплива арктического на Уфимском и Пермском НПЗ и поставок его на специальную технику в РВСН.

Критическая ситуация сложилась с обеспечением авиации Вооруженных Сил РФ охлаждающими жидкостями отечественных "Арктика", и противоизносно-металлизационной жидкости "Ж", без которых эксплуатация авиационной техники в зимнее время года не возможна.

Трудности с их закупками и поставками в войска связаны прежде всего с тем, что заводы-изготовители (АО "Нижнекамскнефтехим", ЛО "Химпром", АО "Салаватнефтеоргсинтез"), являясь

монопольными указанных продуктов в России отказываются принимать для оплаты ценные бумаги, котируя тем, что сырьевые компоненты в присадки для производства специальных жидкостей они приобретают только за "живые" деньги.

Запасы этиленгликоля, жидкостей "Арктика", "Ж", а также охлаждающей жидкости Тосол-А на складах (базах) горючего практически исчерпаны и для решения вопроса по поставке специальностей войскам требуется выделение целевым назначением из бюджета 18,5 млрд.рублей "живых" денег.

Анализ потребности и обеспеченности Вооруженных Сил РФ низкозамерзающими и специальными жидкостями (за 9 месяцев) показывает, что ВС составляют:

этиленгликоль - 49%
жидкость "Ж" - 54%
жидкость "Арктика" - 0%
Тосол-А - 96% от потребности,

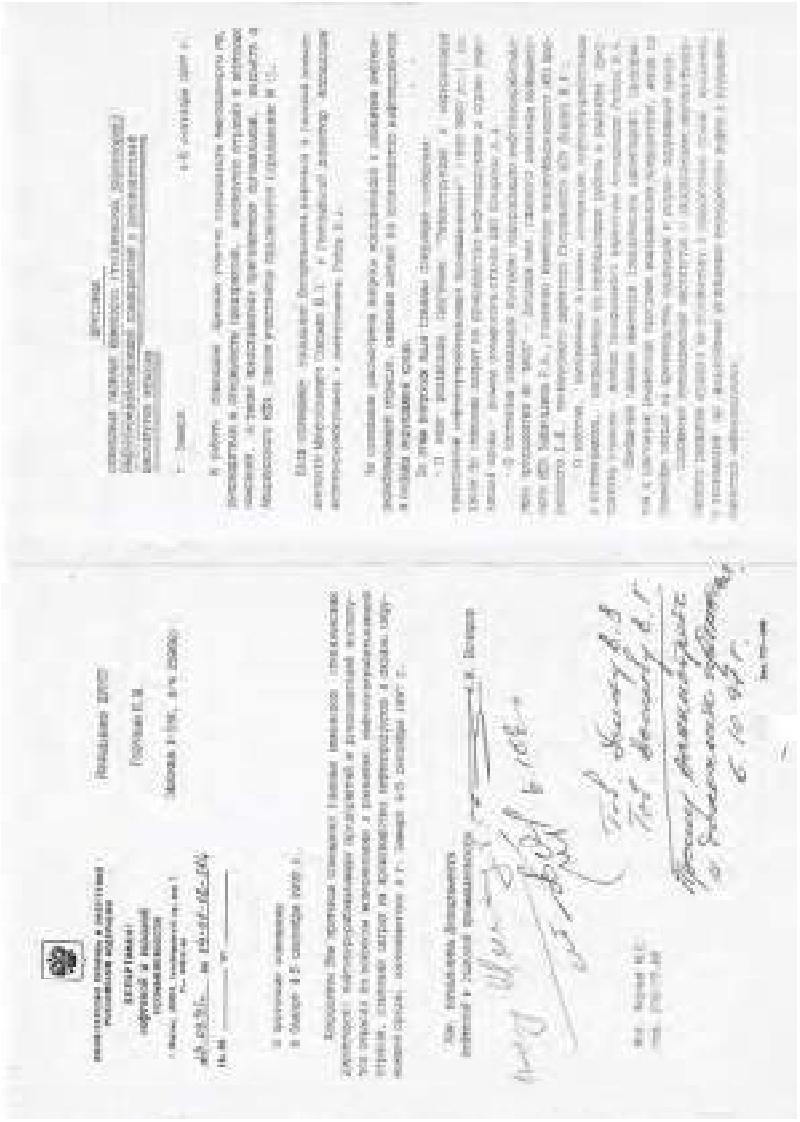
а чтобы обеспечить минимальную потребность войск (сил флота), необходимо еще поставить 2150 тонн специальных жидкостей. Мы принимаем все возможные меры, чтобы покрыть все имеющийся дефицит специальностей.

Так, часть выделенного, предоставленного ЦУГТ МО самым "Весенсоц", мы предполагаем направить на приобретение жидкости "Ж", "Арктика", Т-50с-5 и ряда других.

За поступлением средств по заготовленности

Приложение 12

Протокол совещания главных инженеров (технических директоров) нефтеперерабатывающих предприятий и руководителей институтов отрасли 4–5 сентября 1997 г.





316

317

Из пометок в записной книжке автора

Фрагменты доклада автора, в роли НСГ 2 БФ, на командно-штабных учениях начальнику Тыла фронта по очередной вводной и состоянию на 1.2.1982 г. на запасном командном пункте:

1. В полосе войск 2 БФ имеются стационарные трубопроводы («Московское кольцо» – 525 км, Рязань – Москва – 384 км, диаметром 350 мм, всего – 909 км, с суточной производительностью – 14,8 тыс. тонн в сутки. Западная часть «Московского кольца» имеет три линии трубопроводов, заполненных горючим, в которых в настоящее время находится: ДТ – 14 тыс. тонн, АБ – 14 тыс. тонн, ТС-1 – 13 тыс. тонн).

2. Имеются три участка массовой выдачи горючего: н. п. Солнечногорск, н. п. Володарская, н. п. Павельцовское – в автомобильный транспорт с суточной производительностью 1500–2000 тонн.

3. К «Московскому кольцу» стационарно подключены аэропорты «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово», «Быково», полевым трубопроводом – аэропорт «Чкаловский», к МНПП Рязань – Москва стационарно – аэродром «Дягилево». Кроме того, «Московское кольцо» имеет семь колодцев подключения полевых трубопроводов в точках пересечения с основными автомобильными магистралями. Согласно взаимосогласованным решениям с администрацией МНПП все стационарные трубопроводы и площадочные сооружения с запасами горючего и заданной производительностью можно использовать в подготовительный период и в ходе операции в интересах войск 2 БФ.

4. В составе тыловых частей и учреждений 2 БФ имеются две трубопроводные бригады (233, 234 тпбр).

По состоянию на 1.2.1982 г., 233 тпбр производит развертывание ПМТП-150 в две линии от МНПП «Московское кольцо» до складов горючего развертываемых в 1021 ОФТБ, в направлении Троицк, Калуга, Брянск. В дальнейшем будет наращивание полевого трубопровода (по Вашему решению) силами 234 тпбр в направлении за наступающими войсками в район развертывания 1022 ФТБ, со среднесуточным темпом 45 км для подачи ДТ и ТРД.

5. Предлагаю освободившийся оавтб тпбр переоборудовать для перевозки нефтепродуктов и использовать его для перевозки горючего войскам фронта.

Доклад по вводной закончил.

ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
БЮЛЛЕТЕНЬ
СЛУЖБЫ ГОРЮЧЕГО
23 1996

СОЗДАНИЕ ТРУБОПРОВОДНО-СКЛАДСКОЙ СИСТЕМЫ – ОДНО ИЗ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ СЛУЖБЫ ГОРЮЧЕГО НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Для бесперебойного обеспечения Вооруженных Сил горючим в мирное время и в особый период необходимы заблаговременное создание достаточных запасов в регионах и соответствующая подготовка транспортных коммуникаций, позволяющих маневрировать запасами в соответствии с обстановкой. В связи с тем что железнодорожный транспорт будет в значительной мере загружен перевозкой войск, военной техники и тарно-штучных материальных средств, возрастает роль трубопроводного транспорта по доставке горючего войскам.

Эффективное решение этой проблемы лежит на пути создания транспортно-складской системы обеспечения войск горючим при комплексном использовании всех видов транспорта с отдачей приоритета стационарным и полевым магистральным трубопроводам, обладающим высокой устойчивостью к воздействию противника и позволяющим разгрузить железнодорожные коммуникации.

Создаваемая трубопроводно-складская система должна обеспечивать содержание необходимых запасов горючего, их рациональное эшелонирование и широкий маневр по фронту и в глубину на стратегических направлениях, а также между ними как в мирное, так и в военное время.

Существующая на территории Российской Федерации сеть стационарных нефтепродуктопроводов имеет три западных направления и одно восточное и практически не имеет рокадных трасс. Из 22 нефтеперерабатывающих заводов только 15 имеют выход на магистральные нефтепродуктопроводы.

В восточных регионах страны магистральные нефтепродуктопроводы практически отсутствуют. Строительство предусмотренных перспективными планами новых трубопроводов по известным причинам ведется низкими темпами.

Создание трубопроводно-складской системы доставки горючего войскам предполагает решение вопросов использования стационарных нефтепродуктопроводов, полевых магистральных трубопроводов, стационарных и полевых складов (баз) горючего с учетом возможностей существующей инфраструктуры и

ее соответствия потребностям Вооруженных Сил в мирное и в военное время.

Инфраструктура трубопроводно-складской системы обеспечения войск горючим должна отвечать определенным требованиям.

Склады и базы горючего Министерства обороны и народного хозяйства должны иметь резервуарную вместимость, обеспечивающую содержание установленных запасов на проведение первых операций, а также иметь резерв емкостей для расходных запасов текущего довольствия.

Потребность в резервуарной вместимости для содержания установленных запасов горючего на операцию должна соответствовать ее ожидаемой длительности и расчетному среднесуточному расходу.

Расчетный объем подвоза горючего в военное время должен приниматься не менее 80% от потребности на первую операцию (операция).

Оценка соответствия пропускной способности железных дорог расчетному объему подвоза горючего должна проводиться с учетом направлений грузопотоков от заводов промышленности, складов (баз) центра и выделяемых органами военных сообщений квот на количество наливных транспортов.

Возросшая разрушительная способность, точность и дальность действия современных видов оружия вызывает необходимость глубокого эшелонирования запасов. С учетом этого основные запасы, предназначенные для обеспечения стратегических объединений в операциях начального периода войны, необходимо размещать на глубине 800—1200 км от рубежей развертывания войск. Однако здесь имеется и отрицательная сторона — при использовании традиционных видов транспорта затрудняется доставка горючего непосредственно на стратегические направления. Создание трубопроводно-складской системы обеспечивает быстрое и скрытое перемещение запасов из тыла страны стратегическим объединениям, позволяет осуществлять перекачку горючего на любое расстояние, ограниченное лишь самой системой.

Вместе с тем для обеспечения живучести системы хранения запасов горючего их эшелонирование в глубину и степень защиты должны отвечать определенным требованиям. В 50-километровой приграничной зоне (полосе обороны соединений) целесообразно иметь запасы горючего в размере потребности на подготовительный период и на пять суток ведения боевых действий из расчета, что после израсходования части запасов в подготовительный период оставшееся горючее составит установ-

запасов горючего их эшелонирование в глубину и степень защиты должны отвечать определенным требованиям. В 50-километровой приграничной зоне (полосе обороны соединений) целесообразно иметь запасы горючего в размере потребности на подготовительный период и на пять суток ведения боевых

действий из расчета, что после израсходования части запасов в подготовительный период оставшееся горючее составит установ-

новой приграничной зоне должны создаваться в размере потребности на подготовительный период и на семь (девять) суток ведения боевых действий корпусами (армиями), в том числе запасы на двое суток в бригадах материального обеспечения корпусов (армий) и на двое суток в бригадах материального обеспечения фронтов при дислокации бригад в этой зоне.

Запасы горючего в зоне воздействия обычных средств поражения противника должны быть укрыты и защищены.

Трубопроводно-складская система обеспечения горючим Вооруженных Сил РФ позволит создавать и скрытно хранить большие запасы горючего, осуществлять маневр запасами по фронту и в глубину, а также между регионами в соответствии с обстановкой, обеспечить устойчивую подачу горючего в начальные пункты полевых магистральных трубопроводов.

С созданием трубопроводно-складской системы изменятся роль и место трубопроводных частей и соединений и их тактика действий. Работа трубопроводных частей и соединений должна быть четко увязана с задачами общей трубопроводно-складской системы. Главное будет состоять в том, чтобы не только подать горючее со склада на склад, но и обеспечить эффективную заправку военной техники, резервуарные перекачки и маневр запасами. В этой связи изучается вопрос о создании самостоятельных частей, эксплуатирующих трубопроводно-складскую систему и осуществляющих ее техническое прикрытие.

***

О роли горючего в военных действиях нового времени

В послевоенный период развитие военного дела и оснащение Вооруженных Сил современным вооружением и военной техникой в еще большей мере подняли роль горючего в войне, в боевой учебе и повседневной жизни армии и флота, что каждый раз наглядно подтверждалось на крупных учениях, в локальных военных акциях и боевых операциях.

Так, при вводе советских войск в Чехословакию в 1968 г. без ведения каких-либо боевых действий за период девять дней было израсходовано свыше 50 тыс. т горючего или более 6,5 тыс. т в среднем за сутки, тогда как среднесуточный расход горючего трех фронтов, участвовавших в Берлинской операции, составлял всего 5,1 тыс. т.

Еще больше впечатляют данные об обеспечении горючим операции «Буря в пустыне», осуществленной коалицией вооруженных сил государств во главе с Соединенными Штатами Америки по каналу ООН против Ирака в 1991 г. По сведениям из различных источников, для проведения этой операции с территории США было подано за Балканы, Восток и зону проведения боевых действий морским и воздушным транспортом более 4 млн т горючего. Только для переброски по воздуху из США в Саудовскую Аравию 315 тыс. военнослужащих с легким вооружением было израсходовано 700 тыс. т авиатоплива, а для проведения воздушной операции при нанесении ударов по объектам Ирака в течение четырех дней войны потребовалось еще свыше 300 тыс. т авиагорючего.

Эти данные убедительно свидетельствуют об исключительной важности горючего как основного энергоносителя для приведения в действие всех видов вооружения и военной техники современных вооруженных сил. Отсюда вытекает особая значимость службы горючего, предназначенной для обеспечения армии и флота ракетным топливом, горючим, смазочными материалами и установленным возлагаемого на нее имущества.

Приложение 13

Текст выступления К. Г. Шеина на рабочей встрече Россия – НАТО по теме: «Российская система нефтепродуктопроводов».
Брюссель, Франкфурт-на-Майне, 23.06.2004 г.

Текст выступления Шеина К.Г. на рабочей встрече Россия – НАТО по теме:

РОССИЙСКАЯ СИСТЕМА НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДОВ

Уважаемые дамы, господа!

Открытое Акционерное Общество "Акционерная компания трубопроводного транспорта нефтепродуктов "Транснефтепродукт" – одна из крупнейших в мире и единственная в России Компания, транспортирующая светлые нефтепродукты по системе магистральных нефтепродуктопроводов на региональные внутренние рынки России, а также на экспорт через перевалочные морские и железнодорожные терминалы.

Система нефтепродуктопроводного транспорта Компании представляет собой разветвленную сеть трубопроводов общей протяженностью около 19 тысяч километров. Частично сеть трубопроводов расположена на территориях стран СНГ и Балтии (1,5 тыс. км – на Украине, 1,3 тыс.км – в Белоруссии, 0,3 тыс. км – в Казахстане, 0,4 тыс.км – в Литве и Латвии). МНПП России имеет гидравлическую связь с НПП Венгрии. (Слайд №1).

"Транснефтепродукт" и его дочерние предприятия оказывают транспортные услуги по доставке светлых нефтепродуктов от 16 нефтеперерабатывающих заводов России и Белоруссии, налив нефтепродуктов в железнодорожные и автомобильные цистерны, их хранение в резервуарных емкостях и реализацию.

За 2003 – он прошел под знаком 10-летнего юбилея, по системе магистральных нефтепродуктопроводов Компании перекачано 26,9 миллиона тонн светлых нефтепродуктов, в том числе за пределы России – 17,6 миллионов, для потребителей внутреннего рынка – 9,3 миллиона тонн.

В системе МНПП наиболее мощными из введенных в эксплуатацию нефтепродуктопроводов являются участки: Уфа – Западное направление, Нижний Новгород – Новки – Рязань – Тула – Орел, кольцевой трубопровод вокруг Москвы, Кириши – С. Петербург, Уфа – Омск, Курган – Тюмень,

Авг. 2004 г. 23.6.2004 г. Франкфурт-на-Майне

Сингапаево – Свердловск, Николаевск – Воронеж – Белгород, Воронеж – Георгиу – Дей, Пенза – Сараск, Сызрань – Ульяновск, Орел – Курск.

В системе магистральных нефтепродуктопроводов построено большое количество отводов к нефтебазам и аэропортам, сооружены нефтепродуктопроводы локального значения в Казахстане, Украине, Белоруссии.

Одним из самых протяженных участков трубопровода является участок нефтепродуктопровода Уфа – Западное направление (протяженность 1258 км, с отводами 2005 км). Необходимо отметить, что строительство данного трубопровода привело к уменьшению значительной части нагрузки с Уфимского железнодорожного узла и с железной дороги на этом направлении в целом, создало трубопроводную транспортную магистраль для поставки продукции с Самарских, Башкирских и Омского НПЗ в конечные пункты на Западной границе России, на экспорт и внутренний рынок. (Слайд №2).

Для бесперебойного обеспечения центральных регионов России в системе нефтепродуктопроводов создано транспортное кольцо из трех линий нефтепродуктопроводов вокруг Москвы. Получая нефтепродукты от Московского, Рязанского и Нижегородского нефтеперерабатывающих заводов, система обладает достаточной мощностью по подаче нефтепродуктов потребителям этих регионов.

По трем линиям кольцевого нефтепродуктопровода раздельно транспортируются автомобильный бензин, дизельное топливо и авиакеросин. Общая протяженность трех линий с отводами составляет 1151 км. По отводам нефтепродукты подаются на нефтебазы, заправочные станции, в аэропорты и на наливные станции. По конструкции и возможностям кольцевой нефтепродуктопровод вокруг Москвы представляет сложную техническую систему.

По двум линиям трубопровода Рязань – Москва нефтепродукты подается к наливному пункту. Одна линия предназначена для последовательной перекачки автомобильного бензина и дизельного топлива, вторая

– для авиационного керосина. Протяженность двух линий, включая отводы, равна 356 км.

Для обеспечения Северо-Западного региона был сооружен нефтепродуктопровод Кириши – С. Петербург. Протяженность трубопровода до Красного Бора – 114 км. От Красного Бора сооружены распределительные трубопроводы общей протяженностью 186 км до аэропорта Пулково (1986 г.), нефтебаз в Морском порту, Ручьях и Шушарах. Тем самым решена проблема обеспечения нефтепродуктами города С.Петербурга и его области.

Для обеспечения нефтепродуктами Северо-Кавказского региона проложен трубопровод Грозный- Армавир-Тихорецк, протяженностью 540 км.

На востоке России развернуто несколько трубопроводов, основными из которых являются:

магистральный нефтепродуктопровод "Омск-Сокур";

магистральный нефтепродуктопровод "Сокур-Полтниково", протяженностью 240 км;

магистральный нефтепродуктопровод "Уфа-аэропорт", протяженностью 61,5 км.

Инфраструктура этих трубопроводов, оборудованных сетью современных ЛПДС, позволяет производить перекачку нефтепродуктов в реверсном режиме, с Запада на Восток и с Востока на Запад.

Компания совместно с латвийской стороной осуществляет эксплуатацию нефтепродуктопровода, проходящего по территории Латвии до порта Вентспилс. Для этого создано Общество Латвийско-Российское совместное предприятие по транспорту нефтепродуктов.

Инфраструктура системы трубопроводов обеспечивает качественное хранение нефтепродуктов, как в резервуарах, так и в трубопроводах, а также налив нефтепродуктов в морской, железнодорожный и автомобильный транспорт.

Жесткие связи с нефтеперерабатывающими заводами, строго ориентированные грузопотоки, разветвленность сети трубопроводов, позволяют системе нефтепродуктопроводов обеспечивать надежную, устойчивую и своевременную транспортировку нефтепродуктов к месту назначения.

По итогам 2003 года объем транспортируемого дизтоплива по системе увеличился по сравнению с 2002 годом на 0,7 млн. тонн. Объем транспортируемого бензина увеличился на 0,4 млн. тонн по сравнению с показателем 2002 года. Транспортировка авиакеросина увеличилась на 0,2 млн. тонн и составила в 2003 году 1,5 млн. тонн.

Среднесетевая загрузка магистральных нефтепродуктопроводов возросла в 2003 году до 53,7 %. На отдельных напряженных направлениях среднесетевая загрузка увеличилась с 69,8% до 74,2%, что соответствует уровню загрузки аналогичных трубопроводных систем в Западной Европе.

Для повышения эффективности системы нефтепродуктопроводов постоянно проводятся мероприятия по ее развитию. Основными из них являются реконструкция и техническое перевооружение объектов в целях повышения надежности, экологической безопасности и сокращения аварийности, автоматизация, информатизация и развитие систем связи; проведение проектно-изыскательских работ и обеспечение строительства трубопроводов к Черному и Балтийскому морям.

Сегодня система нефтепродуктопроводов – современная, динамично развивающаяся структура, и в техническом, и в управленческом плане идущая в ногу со временем. Ее успехи являются следствием целостности российской нефтепродуктопроводной системы. По объемам транспорта нефтепродуктов, по технической надежности системы и эффективности показатели системы за последние несколько лет стремительно улучшаются. Характерной чертой деятельности системы является использование современных научно-технических достижений в области трубопроводного транспорта и внедрение новых технологий.

С 2002 г. в промышленных масштабах на некоторых участках МНПП при транспортировании бензина и дизельного топлива внедрена новая противотурбулентная присадка. Это позволяет сохранить объем закачки по трубопроводу при снижении рабочего давления или, при необходимости, увеличивать его без повышения рабочего давления.

Более 20 % общей протяженности трубопроводов оснащены современными системами обнаружения утечек, внедрение новой техники интенсивно продолжается.

Особое значение уделяется плану природоохранных мероприятий, реализация которого позволит уже в ближайшей перспективе привести деятельность системы по охране окружающей среды в соответствие с принципами, действующими в Европейском Союзе.

Достигнутые экономические и технические успехи системы нефтепродуктопроводов – это следствие напряженной работы по оптимизации товарных маршрутов, повышения загрузки и, соответственно эффективности работы перекачивающих станций и хранения нефтепродуктов, применения гибкой тарифной политики, основанной на рыночных принципах. Это было подтверждено на совместных учениях Компании с Министерством обороны России летом 2003 г. Системы нефтепродуктопроводов – государственная монополия. Национальные интересы и экономическая целесообразность диктуют необходимость строительства новых нефтепродуктопроводов на северо-запад и юг.

Программой развития топливно-энергетического комплекса России на период до 2020 года предусмотрено в ближайшие годы увеличить долю экспорта нефтепродуктов. Это дополнительная нагрузка, прежде всего, на трубопроводный транспорт.

При существующей сегодня развитой интеграции газопроводов, нефтепроводов по подаче энергоносителей на Европейском рынке, формируются условия для перспективного развития и дальнейшего совершенствования системы магистральных нефтепродуктопроводов, повышения их ро-

ли в общем объеме экспорта нефтепродуктов. Этому способствуют в настоящее время:

активизация деятельности Российских компаний на Европейском рынке, увеличение экспортных потоков российских энергоресурсов, участие в приватизации энергообъектов на территории европейских стран;

сложившаяся политическая ситуация, в том числе со странами НАТО, готовность России предоставлять странам Европы дополнительные объемы энергоресурсов при возникновении спроса на них в экстремальных ситуациях.

наличие развитой сети нефтепродуктопроводов в центре и у западных границ России, в странах ближнего зарубежья, Восточной Европы и стран НАТО (Слайд №3). Возможность соединить их с уже гидравлически существующей сетью нефтепродуктопроводов ОАО "АК "Транснефтепродукт", стран Балтии, Белоруссии, Украины, Венгрии.

В этой связи, учитывая тенденцию в ближайшем будущем к росту экспорта нефтепродуктов, существует реальная возможность, при небольших финансовых затратах стран Европы (Евросоюза), создать интегрированную сеть магистральных нефтепродуктопроводов Европы, включающую в себя гидравлически связанные по отдельным направлениям существующие нефтепродуктопроводы, нефтеперерабатывающие заводы, железнодорожные, морские (речные) коммуникации, морские, железнодорожные, автомобильные терминалы.

Создание интегрированной сети нефтепродуктопроводов в Европе создает благоприятные условия к развитию сотрудничества со странами – участниками для взаимных инвестиций в отрасли ТЭК, функционирование которых связано с обеспечением жизнедеятельности экономики стран на основе взаимовыгодных интеграционных процессов, при этом повысится их энергетическая безопасность.

Спасибо за внимание. Если будут вопросы – готов на них ответить.

Приложение 14

Тезисы выступления и аналитическая записка первого заместителя начальника ЦУРТГ МО РФ по вопросу: «Использование магистральных нефтепродуктопроводов в интересах обороны страны»

Тезисы выступления
первого заместителя начальника ЦУРТГ Минобороны России по вопросу "Использование магистральных нефтепродуктопроводов в интересах обороны страны"

Рассматривая вопрос безопасности России, нельзя пренебречь ролью трубопроводного транспорта. Он имел и имеет до сих пор важнейшее стратегическое значение в обороне государства, как наименее уязвимое транспортное средство, обладая рядом преимуществ:

высокая степень защищенности запасов по сравнению с запасами, хранящимися на базах госрезерва и, в первую очередь, оборудованных наземными резервуарами;

высокая маневренность запасами с возможностью быстрой их подачи на большие расстояния в кратчайшие сроки, в том числе и за счет наращивания стационарных трубопроводов полевыми трубопроводами Минобороны;

уменьшение нагрузки на наливной железнодорожный транспорт в условиях его дефицита и большими сверхнормовыми перевозками;

низкая уязвимость трубопроводного транспорта от воздействия противника, в том числе и высокоточным оружием, по сравнению с другими видами транспорта;

приближение запасов горючего к войскам на Западном СН и возможность их выдачи в автотранспорт войск;

позволяет частично снять с Минобороны России обязанности по освежению запасов горючего госрезерва.

За прошедшие годы Правительством Российской Федерации и Минобороны России много сделано для работы стационарных нефтепродуктопроводов, газопроводов и нефтепроводов в интересах обороны страны:

1. С начала развития трубопроводного транспорта, строительство стационарных трубопроводов и объектов их инфраструктуры велось с учетом интересов Министерства обороны. Общая протяженность магистральных нефтепродуктопроводов составляет более 20 тыс. км. К ним подключено 16 нефтеперерабатывающих заводов с возможностью по переработке нефти 203,7 млн.т. в год, 211 нефтебаз и баз госрезерва, 23 сливо-наливных пункта, 36 спецколодцев подключения полевых магистральных трубопроводов (далее – ПМТ), 4 аэродрома гражданской авиации, 2 аэродрома Минобороны России, 2 склада горючего Минобороны России общей емкостью 87 тыс. куб. м.

Для сравнения, в странах НАТО имеется более 11 тыс. км только военных трубопроводов, к которым подключены 153 склада горючего, общей емкостью более 2,5 млн. куб. м. и 88 военных аэродромов.

2. Для осуществления контроля за подачей горючего в интересах Вооруженных Сил на стратегические направления на магистральных нефтепродуктопроводах предусмотрено формирование в военное время военных комендатур. В настоящее время уже сформированы и работают представительства Минобороны России при региональных объединениях стационарных нефтепродуктопроводов.

3. Начиная с 1984 года, Минобороны России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами проводились опытные учения по транспортировке горючего по нефтепроводам (Н.Новгород - Альметьевск) и газопроводам (Киев - Фастов - 1984 г., Кобрин –Брест - 1982,1985 гг., Чоп – Прага - 1986-1989 гг.).

В это же время были подготовлены целые системы подачи горючего на Запад (СССР - ЧССР, СССР -ВНР).

Проводилось опытное хранение неприкосновенных запасов горючего в газопроводах (Ковель - 1985-1986 г., Рига - 1987-1990 гг.).

4. Вся инфраструктура магистральных нефтепродуктопроводов строилась с учетом взаимодействия их с ПМТ для чего на них стали строится колодцы подключения ПМТ, проводились работы по надсоединению складов и баз горючего (г.Тосно, п.Белый Ключ), аэродромов (Чкаловский, Дягилево) Минобороны России.

Найдя взаимопонимание у прежнего руководства Минтопэнерго России и ОАО "АК Транснефтепродукт" был разработан и 22 сентября 1994 г. утвержден Министром обороны Российской Федерации и Министром топлива и энергетики Российской Федерации Перспективный план совместной работы ЦУРТГ Минобороны России и АО "Транснефтепродукт" по дальнейшей отработке вопросов использования магистральных нефтепродуктопроводов в интересах обороны как в мирное, так и военное время. К сожалению, в связи с неоднократной сменой руководства Минобороны и Минтопэнерго России данная работа была приостановлена.

В настоящее время в целях подготовки территории страны к обороне действует Межведомственная комиссия (далее – МВК) по рассмотрению вопросов оперативного оборудования территории Российской Федерации в интересах обороны, созданная постановлением Правительства Российской Федерации от 17 апреля 1995 г. № 334-19. В состав МВК, помимо 22 органов исполнительной власти, входит и Минтопэнерго России.

Учитывая важность трубопроводного транспорта для обеспечения обороны и безопасности России, МВК 9 апреля 1997 г. определила одним из направлений развития и совершенствования военной инфраструктуры государства создание единой трубопроводно-складской системы страны. С этой целью в проект Федеральной государственной программы (далее – Программа) оперативного обору-

дования территории Российской Федерации в целях обороны, к разработке которой приступил Генеральный Штаб Вооруженных Сил Российской Федерации совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и субъектами Российской Федерации, включена подпрограмма "Развитие трубопроводно-складской сети Российской Федерации в интересах обороны". Одним из разработчиков и исполнителей данного направления развития военной инфраструктуры государства планируется иметь открытое акционерное общество акционерная компания трубопроводного транспорта нефтепродуктов "Транснефтепродукт".

Помимо оперативного оборудования территории страны одной из задач Программы является экономия финансовых средств выделяемых на оборону.

В связи с тем, что трубопроводный транспорт на сегодняшний день является самым экономичным видом транспорта (себестоимость доставки нефтепродуктов по трубопроводам в 1,5 раза ниже, чем водным транспортом, в 3 раза ниже, чем железнодорожным транспортом и в 15-20 раз рентабельнее, чем автомобильный транспорт) экономическая эффективность хранения запасов горючего длительного хранения в магистральных нефтепродуктопроводах в год может составить 6,1% - 6,95% от стоимости количества хранимого горючего. Это в целом позволит сэкономить государству, исходя из ориентировочной стоимости горючего 1400 рублей за тонну по ценам 1998 года:

за 100 тыс. тонн - около 9,8 млн.рублей
за 300 тыс. тонн - около 29,4 млн.рублей
за 500 тыс. тонн - около 49 млн.рублей
за 1 млн. тонн - около 98 млн.рублей

Поэтому, для реализации этого направления Программы, предполагается размещение части (до 500 тыс. т.) неприкосновенных запасов горючего Вооруженных Сил и части (до 500 тыс. т.) неснижаемых запасов Госкомрезерва России в магистральных нефтепродуктопроводах.

Таким образом, приведенные мною аргументы доказывают необходимость и целесообразность использования магистральных нефтепродуктопроводов в интересах обороны страны. Нами проведена огромная работа в этом направлении и, судя по полученным отзывам от Минэкономики России, Минфина России, Минтопэнерго России, Госкомрезерва России, она получила одобрение не только в Минобороны России. Дело за немногим - выработать единство взглядов по данной проблеме в Минтопэнерго России.

В заключении хочется сказать, что безопасность Отечества зависит от каждого в отдельности взятого человека и хочется верить, что рассматриваемый сегодня на нашем совместном совещании вопрос об укреплении обороны страны решится в пользу безопасности России.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Одной из составляющих транспортного комплекса в системе обеспечения национальной безопасности страны являются магистральные нефтепродуктопроводы.

Согласно Указу Президента РФ от 4.08.2004 г. №1009 Открытое акционерное общество Акционерная Компания трубопроводного транспорта нефтепродуктов (ОАО "АК"Транснефтепродукт", далее - Компания) отнесена к стратегическим предприятиям страны. Компания обеспечивает эксплуатацию магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП) общей протяженностью свыше 20 тыс. км, размещенных в 26 регионах страны, в том числе в Украине, Белоруссии, которые являются собственностью "Транснефтепродукта".

Система МНПП позволяет обеспечить хранение и транспортировку потребителям, в т.ч. и Министерству обороны РФ, от 14 нефтеперерабатывающих заводов до 50 млн. тонн нефтепродуктов (48 % общего объема производства), в т.ч. на экспорт до 20 млн. тонн, в основном транзитом по территории Украины, Белоруссии, Казахстана, Литвы, Латвии, Венгрии, на особый период планами предусмотрена поставка горючего в значительных объемах внутри страны и в другие государства через военные комендатуры под руководством Минобороны РФ.

В случае объединения "Транснефти" и "Транснефтепродукта" будет нарушено управление подачей горючего силовым структурам в мирное время и в особый период, т.к. появится дополнительное управленческое звено с совершенно иными задачами, и в связи с разной собственностью "Транснефти" и "Транснефтепродукта" за рубежом будут просто потеряны МНПП.

Магистральный трубопроводный транспорт нефти и нефтепродуктов наряду с общими параметрами имеет ряд существенных и специфических отличий.

Так, для транспорта нефтепродуктов используются трубопроводы диаметром от 114 до 530 мм, в то время как для транспорта нефти от 530 мм и выше.

Это связано с:

1. Уровнем потребности регионов в нефтепродуктах. Нефть поставляется на большие НПЗ и крупные перевалочные комплексы;
2. Необходимостью транспорта разносортных нефтепродуктов (автобензинов, дизельных топлив и авиакеросина) по одному трубопроводу в целях обеспечения конкурентоспособности с железнодорожным транспортом. По нефтепроводам перекачивается "средняя" нефть;
3. Наличием значительного количества "попутных" сбросов (приводящих к постоянному изменению технологических параметров перекачки), вызванных необходимостью привлечения дополнительных клиентов. Перед транспортом нефти такие задачи не стоят;
4. Необходимость постоянного контроля за качеством и количеством перекачиваемых продуктов, т.к. потребитель услуг принимает их в соответствии с ГОСТами и ТУ, а стоимость нефтепродуктов высока. При транспорте нефти качество усредняется.
5. Значительной емкостью резервуаров единичным объемом 1000-10000 м^3 в целях обеспечения возможности приема и размещения всей номенклатуры нефтепродуктов. Нефтеперекачки используют резервуары значительно большей вместимости.

Изложенное приводит к тому, что для транспорта нефтепродуктов используются соответствующие оборудование, технологии и оснастка.

Есть своя специфика и при проектировании трубопроводов, их объектов и инфраструктуры.

Указанное выше подтверждается тем, что практически всем нефтяникам, поступившим на работу в трубопроводный транспорт нефтепродуктов необходимо проходить курсы переподготовки и переквалификации.

Весомым фактом против объединения является тот факт, что только после разделения трубопроводного транспорта в 1970 году нефтепродуктопроводный транспорт начал интенсивно развиваться и сеть увеличилась с 5 тыс. км до 20 тыс км. Их новое соединение приведет к сокращению инвестиций в нефтепродуктопроводы, т.к. он менее экономически доходен из-за объемов перекачки (37 млн. т против 300 млн.т) и функционирует в конкурентной среде. Кроме того, компании преследуют различные стратегические цели: нефтепродуктопроводы – развитие инфраструктуры, а нефтяники – в экспортных поставках.

Следствием этого явится упадок компании, имеющей стратегическое значение для энергетической безопасности страны, а также для ее обороноспособности.



Открытое акционерное общество «Акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть».

Некоторые документы

УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Об открытом акционерном обществе "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть"

В целях дальнейшего совершенствования государственного управления в сфере магистральных трубопроводов транспорта нефти и нефтепродуктов постановляю:

1. Принять предложение Правительства Российской Федерации о преобразовании созданного в форме открытого акционерного общества "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" путем внесения в качестве вклада Российской Федерации в уставный капитал открытого акционерного общества "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" и передачи в управление Российской Федерации государственного пакета акций открытого акционерного общества "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации.

2. Правительству Российской Федерации обеспечить в установленном законодательством Российской Федерации порядке внесение в уставный капитал открытого акционерного общества "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

3. Внести в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3314; № 44, ст. 4348; № 49, ст. 4869; № 50, ст. 5019; 2005, № 4, ст. 258; № 35, ст. 3509; № 37, ст. 3708; № 51, ст. 5515; 2006, № 6, ст. 672; № 9, ст. 986; № 11, ст. 1164; № 14, ст. 1510; № 18, ст. 1958; № 19, ст. 2071; № 24, ст. 2598; № 26, ст. 2819; № 40, ст. 4135; № 44, ст. 4537; № 52, ст. 5498; 2007, № 1, ст. 208; № 7, ст. 834; № 17, ст. 1929; № 21, ст. 2456; № 43, ст. 5084; 2008, № 5, ст. 416), изложив его в следующей редакции:

"Приложение
к Указу Президента
Российской Федерации
от 4 августа 2004 г. № 1009

Перечень
стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ

1. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть".

2. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт".

3. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

4. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт".

5. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

6. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

7. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

8. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

9. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.

10. Открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефти "Транснефть" - первое общее государственное учреждение открытое акционерное общество "Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов "Транснефтепродукт", дополнительных обыкновенных акций и привилегированных акций первого типа, принадлежащих Российской Федерации, а также определение доли Российской Федерации в уставном капитале этого акционерного общества в размере 75 процентов плюс одна акция.".

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент
Российской Федерации В.Путин

Москва, Кремль
11 апреля 2007 года
№ 472

Аналитическая записка

по перспективе развития сетевой системы транспортировки и сравнения нефтепродуктов

Дальнейшее развитие системы нефтепродуктопроводного Российской Федерации, географии размещения производства и потребления нефтепродуктов, с такими привлекательными точками для инвестиционных предпосылок на долгосрочную до 2005 года и до 20 предложено следующие направления развития трубопроводного транспорта которого таковы:

- от Волгоградского, Сызранского, Саратовского, Уфимского, Омского нефтеперерабатывающих заводов - в Черному морю;

- от Ярославского, Пермского, Уфимского, Самарского, Ромашкинского, Ишимбайского и Киришского нефтеперерабатывающих заводов - в Балтийскому (порт Приморск).

На этих направлениях предусматривается строительство новых магистральных нефтепродуктопроводов со следующими проектировочными параметрами:

- в южном направлении - "Сызрань - Саратов - Волгоград - Туапсе": протяженность трассы около 1600 км, объем транспортировки нефтепродуктов до 10 млн. тонн в год, стоимость строительства 1200 млн. долларов США, срок окупаемости до 8 лет;

- в Северо-Западном направлении - "Нижегород (Кстово) - Ярославль - Кириши - Приморск": протяженность трассы около 1200 км, общая транспортировка светлых нефтепродуктов до 25 млн. тонн в год, стоимость строительства 900 млн. долларов США, срок окупаемости до 6 лет;

- "Пермь - Альметьевск - Тихая": протяженность трассы 850 км, объем транспортировки до 7 млн. тонн светлых нефтепродуктов в год, стоимость строительства 220 млн. долларов США, срок окупаемости до 5 лет.

Реализация этих проектов строительства нефтепродуктопроводов позволит, осуществления стратегических задач производителей которые топлив Российской Федерации по экспорту нефтепродуктов, усилить систему нефтепродуктов на региональные рынки России (Тверская, Нижегородская, Смоленская, Новгородская, Саратовская, Волгоградская область, Краснодарский край и регионы Северного Кавказа.

С этих инвестиционных предложения крупнейшие потребители российские нефтяные компании "ЛУКойл", "ЮКОС", "Сибнефть", "ЮКОС", "Роснефть" и другие.

Увеличение разветвленности системы нефтепродуктопроводов и создание новых направлений трубопроводного транспорта нефтепродуктов позволит также существенно снизить зависимость экспорта нефтепродуктов от портов стран и повысить эффективность использования действующих нефтепродуктопроводов, обеспечить выходу интересов России при экспорте нефтепродуктов в Западную Европу.

Существующие возможности системы нефтепродуктопроводов Российской Федерации по техническому транзиту нефтепродуктов (в течение

по более трех суток) составляют 8,63 млн. т общей разрушенной емкости, которая на текущий момент находится в удовлетворительном состоянии. Вместе с тем, в связи развития этих возможностей в отдаленности, незначительных наибольший дефицит резервуарных емкостей, в ближайшей перспективе (до 2010 годов) предусматривается строительство дополнительных резервуаров для технологического хранения нефтепродуктов общей емкостью около 700 тысяч кубических метров.

Кроме этого, в составе объектов предусматривается в строительству новых магистральных нефтепродуктопроводов планируется строительство резервуаров емкостей общей вместимостью около 1700 тысяч кубических метров. Таким образом, прирост вместимости резервуарного парка составит около 50% к существующему.

Так как практически все строительство новых резервуарных емкостей (кроме в нефтеперерабатывающих заводов (Болгария, Самара, Нижневартовск, "Нефтя", Ярославль, Саратов, Волгоград, Кириши), реализация конечной программы позволит значительно стабилизировать работу ПТО (увеличению парка приемно-возможность обеспечения транзитных нефтепродуктов независимо от климатических условий).

Работоспособность, надежность, промышленную и экологическую безопасность существующей системы магистральных нефтепродуктопроводов Российской Федерации предлагается обеспечить в основном за счет проведения комплекса мер по:

- увеличению системных объемов планового ремонта и их доведению до нормативных значений;

- увеличению темпов реконструкции и технического перевооружения объектов системы до величины, обеспечивающей снижение износа общего износа и приведение их технического состояния в соответствие с современными требованиями;

- плановой реконструкции системы связи для обеспечения функционирования современных систем управления технологическими процессами с такою высокой и бесперебойной передачи данных;

- развитию и совершенствованию развитой базы аварийных объектов, в том числе управления аварийно-восстановительных подразделений;

- совершенно энергопотребления, внедрению энергосберегающих технологий на объектах МНПП;

- широкому внедрению новых технологий ремонта трубопроводов, сооружений и оборудования линейно-должностных объектов;

- применению наиболее эффективных и экономичного защиты, а также улучшению условно-технологических показателей используемого оборудования;

- обеспечению возрастающих требований в области охраны труда и промышленной безопасности;

- дальнейшему развитию нормативно-технической базы.

ТРАНСНЕФТЕПРОДУКТ

(полное наименование)

TRANSNEFTEPRODUCT Joint-Stock Co.

Заместителю Министра обороны Российской Федерации

генерал-армии Яковлеву В.Н.

Уважаемый Владимир Ионич!

Открытое акционерное общество «Акционерная компания трубопроводного транспорта нефтепродуктов «Транснефтепродукт» (далее - Компания) создана для координации и управления магистральными нефтепродуктопроводами России, при поставках светлых нефтепродуктов потребителям Российской Федерации, а также на экспорт в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Трубопроводный транспорт является одним из основных звеньев инфраструктуры и имеет важное стратегическое значение для обеспечения обороны и безопасности страны.

В этой связи Компания в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.10. 2001 г. № 1359-рс ведет работу по реализации и дальнейшему сопряжению с магистральными нефтепродуктопроводами (МНПП) государственных систем Минобороны России.

Уже сегодня в системе МНПП, имеющей выход в западные, северо-западные границы России, Украины, Беларуси, развитая свыше 150 тыс.километров протяженности Минобороны России, которые могут быть выданы по линии реконструкции в любом режиме действующей сети.

В целях развития сети МНПП и расширения возможностей экспортного потенциала Компания планирует начать строительство трубопровода в направлении Белгородского и Черного морей с использованием имеющихся транзитных трубопроводов Минобороны Республики Беларусь «Забалканск - Полоцкий нефтепровод», реконструкцию и восстановление МНПП.

Уважаемый государственный статус Компании и ее роль в обеспечении энергетической и оборонной безопасности страны, с целью стабилизации грузопотоков нефтепродуктов в Западном направлении в рамках действующего Межправительственного Соглашения между Россией и Республикой Беларусь, прошу Вас обратиться к Министру обороны Республики Беларусь с рассмотрения вопроса передачи согласованным порядком базы горючего «Жлобино» в собственность Компании на ее фактическое существование.

Прошу Вашего содействия.

Президент
ОАО «АК «Транснефтепродукт» С.М. Максимов

Схема размещения ПМО, ЭК и существующей сети производственно-технологической связи ОАО «АК «Транснефтепродукт»



Заместителю Министра обороны РФ –
Начальнику Тыла ВС РФ
генерал-лейтенанту В.И. Шлыку

Пояснения к предложениям
ОАО "АК"Транснефтепродукт" от 5.09.05
по участию в обеспечении горючим повседневной деятельности ВС РФ.

Решение об участии ОАО "АК"Транснефтепродукт" (Компания) в поставке объектам гарнизонов ВС РФ может быть принято соответствующими распоряжением Правительства РФ или взаимного согласования Соглашением (Решением) Минобороны (Тыла ВС) РФ, нефтяных компаний и ОАО "АК"Транснефтепродукт".

При этом, согласно предложенного ранее первого варианта, ОАО "АК"Транснефтепродукт" совместно с Минобороны участвует в вращениях по поставкам нефтепродуктов для нужд обороны. В этом случае для предприятий, подключенных к системе ОАО "АК"Транснефтепродукт" проводятся отдельные аукционы в условиях учитывающих экономическую стоимость транспортировки, хранения и выдачи нефтепродуктов по тарифу, согласованному с ФСТ, при этом Компания гарантирует выдачу нефтепродуктов в любой точке, где есть ж.д. и автоподъезд. Сроки сдачи нефтепродуктов в систему до 3 суток.

При действии по этой схеме для Минобороны-покупателя практически нет, за исключением того, что большая часть поездных нефтепродуктов за установленный период обеспечения горючим будет поступать со нефтяных компаний в МНПП и далее по линиям Минобороны с оплатой (услуги ОАО "АК"Транснефтепродукт" в пределах потребности Минобороны).

ОАО "АК"Транснефтепродукт" в этом случае будет по поручению между военными компаниями и Минобороны, а средствами транспорта, частично своим загрузит на железную дорогу, т.е. будет оказывать услуги по схему предложению. Договор ОАО "АК"Транснефтепродукт" может быть заключен непосредственно с каждой нефтяной компанией или с их объединением агентом (по предложению Минобороны).

Необходимо будет оговаривать (в рамках Распоряжения Правительства РФ или Соглашения) договорных (долгосрочных) тарифов на транспортировку нефтепродуктов по системе МНПП для нужд ВС РФ и, воз-

можно, заключение трехстороннего договора между Компанией и Минобороны на основе договорных тарифов, определенного порядка планирования и оплаты транспортировки нефтепродуктов, их приема и хранения согласованных резервов на складах в срока договора.

Ежемесячные объемы поставок с 11 ж.д. и 54 автомобильных станций наливе горючего для ВС РФ могут составить:

- автобензины (А-80; А-92) до 360,8 тыс.тонн (группа наливных Самара, Тольятти, Чапаевск, Нижнекамск, Москва)
- дизельного топлива до 180,0 тыс.тонн с любого наливного пункта без ограничений
- авиационного керосина до 30,0 тыс.тонн (пер. Чернышевский в случае его стационарного подключения к системе МНПП через гражданские аэропорты, подключенные к системе: Шереметьево, Домодедово, Внуково, Быково, Уфа, Пулково)

При организации гарантированного обеспечения ВС РФ горючим через ОАО "АК"Транснефтепродукт" Министерство обороны получит ощутимый экономический эффект от фиксированной цены за период, от сокращения складов и баз горючего и за счет снижения стоимости транспортировки (по трубопроводу по тарифному и ж.д. (Снижение стоимости см. Приложение 1). При указанных выше объемах годовой экономический эффект может составить ориентировочно свыше 80 млн.рублей. Для ОАО "АК"Транснефтепродукт" появляется возможность улучшить технологию своей работы и сократить сроки сдачи нефтепродуктов клиентам.

Вице-президент О. Иванов

Президенту Российской Федерации
В.В. Путину

О развитии магистрального трубопроводного транспорта нефтепродуктов Российской Федерации

Система магистрального трубопроводного транспорта для транспортировки нефтепродуктов (МНПП) России общей протяженностью около 20 тыс. км позволяет обеспечить транспортировку потребителям из нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) до 50 млн.т нефтепродуктов (48 % общего объема производства), в т.ч. на экспорт (больших и дальних зарубежа) до 15 млн.т, в основном, проходящих по территории Украины, Белоруссии, Латвии, Литвы, Казахстана.

Действующая система МНПП не обеспечивает стратегические интересы в энергетической безопасности экспорта российских ресурсов и создает потенциальную опасность путем строительства новых трубопроводов и реконструкции действующих с увеличением существующих мощностей.

Особое стратегическое значение имеет проект МНПП "Север" (Альметьевск-Субхангулово-Альметьевск в Белово-Ярославль-Кириши-Приморск) мощностью 24 млн.т в год (первая очередь 10 млн.т) общей протяженностью 1200 км. Магистраль свяжет ВТЗ Сибири, Урала и Центра России с терминалом на Балтийском побережье. На этом плече будет создано дополнительно более 1000 рабочих мест, бюджеты всех уровней получат порядка 200 млн. долларов США, экспорт не будет зависеть от третьих стран, повысится стабильность поставок на внутренний рынок.

Проект "Юг" (Сызрань-Саратов-Волгоград-Новороссийск) мощностью 10 млн.т и протяженностью более 1500 км создаст действующую ось трубопроводов с Черноморским побережьем, будет создано около 1000 рабочих мест.

Кроме того, важнейшее значение для совершенствования системы МНПП и стабилизации работы имеет ее резервирование, прежде всего направление Польша (МНПП "Жабинка-Мозырь)" мощностью до 2 млн.т и протяженностью 46,5 км и украинское действующее МНПП Россия-Украина-Венгрия с Хорватию (Словакия) на западное Африки-Средиземноморье.

Для реализации этих проектов необходимо значительное наращивание действующих мощностей МНПП в Западном направлении (до 70%), реконструкция железнодорожных наливных пунктов с увеличением их производительности до 30%, что позволит нарастить объем транзитирования в Западном границам России и на экспорт.

Таким образом, реализация концепции развития системы МНПП позволит обеспечить экспорт российских ресурсов нефтепродуктов:

- через российские терминалы больше до 54 млн. т;
- транзитом через третьи страны до 12 млн. т;
- транзитом исключит возможность влияния третьих стран на экспорт российских ресурсов нефтепродуктов.

В результате повышения энергетическую безопасность России и будут выполнены требования Указа Президента от 21.03.1992 г. №288 и распоряжения Правительства РФ от 03.08.1999 г. №1215 рс по оперативному обеспечению гарнизонов РФ и военных поставок в оборону страны.

Прошу Вас, уважаемый Владимир Владимирович, поддержать предложения ОАО "АК "Транснефтепродукт" по развитию и совершенствованию сети магистральных нефтепродуктопроводов.

Приложение: Карта-схема на 1 листе.

С уважением,

Президент С.В.Михеев

Председателю Правительства
Российской Федерации

Касьянову М.М.

«Оперштаб» развития
ОАО «АК "Транснефтепродукт»

Уважаемый Михаил Михайлович!

Программой развития топливно-энергетического комплекса страны на период до 2020 года, одобренной Правительством Российской Федерации, предусмотрены мероприятия по реконструкции и модернизации нефтеперерабатывающих предприятий, направленные на увеличение глубины переработки нефти (до 75%), и наращиванию объемов выработки более качественных моторных топлив. Это позволит к Балансовым годам увеличить долю экспорта нефтепродуктов (прежде всего – мазута) в 2010 году, обеспечить ежегодный прирост валютных поступлений для России. При этом межрегиональный, вывозной транспорт в условиях значительного увеличения объемов перевозок нефтепродуктов по отдельным направлениям не справится со своими функциями.

Учитывая важность обеспечения энергетической безопасности и восстановления экспортной независимости России, ОАО «АК «Транснефтепродукт» создавало для координации и управления магистральными нефтепродуктопроводами, приступило к реализации перспективных планов строительства нефтепродуктопроводов «Север (Нижний Новгород) – Ярославль – Кириши – Приморск), «Юг (Сызрань – Саратов – Волгоград) – Тихорецкая – Грушевая). Эти нефтепродуктопроводы позволят транспортировать до 30 млн. тонн нефтепродуктов в год из глубины страны с нефтеперерабатывающих заводов «Сибнефти», «Славнефти», «Ярославнефти», «Сургутнефтегаза» и северо-кавказской и южной границы России и будут иметь важное значение для экономики страны и ее национальной безопасности.

Кроме этого, при существующей оттоке развитой магистральной газотранспортной и нефтетранспортной по оценке специалистов на Европейском рынке, формируются условия для перспективного развития и дальнейшего наращивания экспортных магистральных нефтепродуктопроводов России, повышения их роли в общем объеме вывозимых нефтепродуктов. Этому способствуют и постоянно растущие

активизация деятельности российских компаний на Европейском рынке, увеличение экспортных потоков российских нефтепродуктов, участие в приватизации нефтебаз на территории европейских стран;

сложившаяся политическая ситуация, в том числе со странами НАТО (19 + 1), позволяет России предоставить странам Европы дополнительные объемы нефтепродуктов при возникновении сбоев на юге и центральной

полосе развитой сети нефтепродуктопроводов и центре-югу западных границ России и странами Северного морбасина, Восточной Европы и стран НАТО (Страны прибалтики). Возможность оказания им с учет географически существующей сетью нефтепродуктопроводов ОАО «АК «Транснефтепродукт», стран Балтии, Белоруссии, Украины, Польши.

В этой связи, учитывая изменения в финансовом будущем в рынке поставок нефтепродуктов, существует реальная возможность при небольших финансовых затратах стран Европы (Европосоюз) создать интегрированную сеть магистральных нефтепродуктопроводов Европы, включающую в себя гидравлически связанные по отдельным направлениям существующие нефтепродуктопроводы, нефтеперерабатывающие заводы, железнодорожные, морские (речные) перегрузочные, морские, железнодорожные, автомобильные терминалы. В перспективе эту возможность можно распространить и на ближнюю часть территории Ближнего и стран Северо-Восточной Азии.

Создание интегрированной сети нефтепродуктопроводов в Европе и в перспективе в Азии позволит:

значительно повысить энергетическую безопасность России, в том числе за счет выполнения требований Указа Президента Российской Федерации от 21.03.1992 г. № 298 и распоряжения Правительства Российской Федерации от 03.08.1994 г. № 1213-р по сокращению оборудования» территории Российской Федерации и интересы экономики и обороны страны;

расширить географию и Европейскую по предложению поступления России в европейскую экономику;

увеличить доходную составляющую бюджета, налоговых поступлений и в целом объемы промышленного производства страны без увеличения объемов экспорта нефти, изменяя тем самым конъюнктуру экспорта;

предложить мировой ущерб для России в связи с расширением Евросоюза по следующим направлениям: снизить административные барьеры, пошлин, тарифные и торговых и инвестиках, стандартизации и сертификации продукции ТЭК;

создать благоприятные условия в развитии сотрудничества со странами СНГ для взаимных инвестиций и спецов ТЭК, функционирование которых связано с обеспечением взаимодополняемости экономики России на основе взаимовыгодных интеграционных процессов.

Прошу Вас, за первое наше развитие и совершенствование магистральных нефтепродуктопроводов России, поддержать предложение ОАО «АК «Транснефтепродукт» в расширении интегрированных процессов с Украиной и Белоруссией и части присоединения их на территории указанных государств (без оплаты) перевода и изучить рассмотреть вопрос скрытого финансирования для строительства нефтепродуктопровода по проектам «Север» и «Юг».

Президент
ОАО «АК «Транснефтепродукт» С.В. Михеев

ТРАНСНЕФТЕПРОДУКТ
ОАО "АК "ТРАНСНЕФТЕПРОДУКТ"
TRANSNEFTEPRODUCT Joint-Stock Co.

Губернатору
Московской области

Б.В. Громову

Уважаемый Борис Ясенович!

По исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 24 июня 2002 года №951-р о проектировании и строительстве магистрального нефтепродуктопровода Кстово-Ярославль-Кириши-Приморск ОАО«АК»Транснефтепродукт» приступило к разработке проекта на строительство магистрального нефтепродуктопровода. Строительство нефтепродуктопровода является важнейшей государственной задачей по обеспечению экономических и стратегических интересов Российской Федерации и позволит организовать транзитную транспортировку высокорентабельных нефтепродуктов Башкирии, Татарии, Самары, Нижегорода, Ярославля и по перекачку на экспорт через создаваемый на российском побережье Балтийского моря нефтеналивной комплекс в районе г. Приморска.

Одновременно вдоль Кстовский рассматривается возможность подключения к магистральному нефтепродуктопроводу Московского нефтеперерабатывающего завода с его внешнего нефтепродуктопроводного ввода г. Москва.

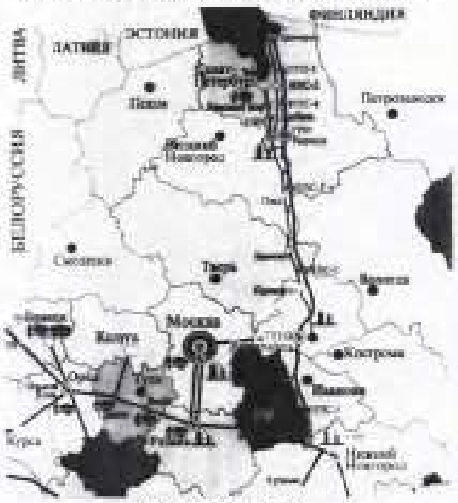
Борис Ясенович, прошу Вас оказание вышеизложенного, прошу Вас оказать содействие в получении разрешения на проектирование по территории Московской области Долгопрудного нефтепродуктопровода Москва-Ярославль в указанных согласительных земельных участков для рассмотрения существующих вопросов площадок нефтепродуктопровода – площадка станций «Северная-сорока» и «Пахорка».

Приложение: схема нефтепродуктопровода

С уважением,

Президент С.В.Михеев

НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОД "КСТОВО-ЯРОСЛАВЛЬ-КИРИШИ-ПРИМОРСК"



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

РАСЧЕТНЫЕ МОЩНОСТИ
нефтепродуктопроводов ОАО «АК «Транснефтепродукт»

млн. тонн в год

№ п/п	Наименование нефтепродуктопровода	Проектная мощность	Полная мощность по установленному оборудованию	Учетная мощность
1.	Уфа-Западное направление (Новосибирск)	8,05	8,75	8,0
2.	Самара-Брянск-Западные трубопроводы	8,9	7,58	6,20
3.	Пенза-Горький	6,5	6,9	
4.	Сызрань-Ульяновск	9,82	9,7	9,7
5.	Шкапово-Киришская-Киевград	7,0	7,166,1	
6.	Омск-Курган	6,67	6,67	
7.	Ишимбай-Уфа	1,5	1,56	0,02
8.	Самара-Уфа	4,5	4,17	0,02
9.	Омск-Петропавловск-Челябинск-Уфа	3,2	2,6	2,42
10.	Уфа-Омск	3,6	2,0	2,12
11.	Уфа-Петропавловск	3,0	4,1	1,85
12.	Самгородок-Смоленск	0,92	временная консервация	
13.	Курган-Тюмень	1,68	временная консервация	
14.	Уфа-Салавирка	0,98	1,8	1,0
15.	Уфа-Аэропорт	0,35	0,35	0,35
16.	Омск-Омск	6,4	6,1	6,0
17.	Кириши-С. Петербург	1,7	2,85/2,45	2,2
18.	Нижний Новгород-Казань	2,4	0,5	0,5
19.	Нижний Новгород-Новокуйбышевск-Казань	5,60	5,95/5,14,7	5,88
20.	Рязань-Орел	8,0	8,0	5,6
21.	Нижнекамск-Альметьевск-Н.Новгород	1,5	2,9/1,9	2,0
22.	Рязань-Москва	4,4	4,4	2,7
23.	Москва-Рязань (обратное перекачка)		3,66	
24.	Кольцевой нефтепродуктопровод вокруг г. Москвы	8,9	8,2	3,6
	ИТОГО по Российской Федерации		**79,19**	**50,84**
25.	Мозырь-Западная трубопроводы	7,3	5,0	3,7
26.	Лисичанск-Новосибирск	5,5	5,4	1,0
27.	Полоцк-Минск (обратная перекачка)	2,55	временная консервация	
28.	Трудовая-Армавир (обратная перекачка)		временная консервация	
29.	Туапсе-Кусталай-Аккайрагай	2,37	не эксплуатируется	
30.	Петропавловск-Кокчетав-Аксуат	2,2	не эксплуатируется	
	ИТОГО за пределами Российской Федерации		10,4	3,7
	ВСЕГО		**89,59**	**53,74**

Основные направления деятельности:



- Управление транспортировкой нефтепродуктов по магистральным нефтепродуктопроводам потребителям Российской Федерации и за ее пределами.
- Выполнение всех необходимых профилактических и аварийно-восстановительных работ на МНПП.
- Организация, руководство, координация комплексным развитием сети МНПП и другими объектами нефтепродуктопроводного транспорта.
- Сотрудничество с зарубежными предприятиями по вопросам транспортировки нефтепродуктов согласно действующего законодательства.
- Взаимодействие с органами федеральной исполнительной власти по вопросам безопасной работы на МНПП и совершенствование тарифной политики.
- Координация деятельности организаций в решении задач научно-технического прогресса в трубопроводном транспорте нефтепродуктов, внедрение новых технологий и материалов.
- Обеспечение экологической и промышленной безопасности.

Схема нефтепродуктопроводов
ОАО «АК «Транснефтепродукт»



344

Взаимодействие ОАО «АК «Транснефтепродукт» с федеральными органами исполнительной власти и дочерними предприятиями



345

Экономическое обоснование хранения 100 тыс.тонн горючего в МНПП

1. Средняя цена тонны горючего в сентябре 2008 года составила:

автобензин А-76 24 000 руб.
дизельного топлива 26 000 руб.
авиакеросин 28 000 руб.

Таким образом, средняя цена тонны горючего составила 78 000 : 3 = 26 000 руб.

2. Расчет экономического эффекта:

(млн.рублей)

Проводимые операции	Склады и базы горючего МО (базы госрезерва)		Магистральный нефтепродуктопровод (МНПП)	
	в % от стоимости горючего	затраты	в % от стоимости горючего	затраты
Закупка горючего		2600,0		2600,0
Транспортные расходы	12	312,0	12	312,0
Прием горючего	2	52,0	2	52,0
Хранение горючего в течение 8 лет	8	208,0		
Освежение горючего в среднем один раз в 8 лет:				
выдача горючего	2	52,0		
рост цен на горючее за 8 лет (20% в год)	160	4160,0		
транспортные расходы при освежении горючего	12	312,0		
прием горючего	2	52,0		
ИТОГО затраты денежных средств за 8 лет составят		7748,0		2964,0
Экономический эффект при хранении горючего в МНПП за 8 лет составит 4 784,0 млн.руб.				

Тезисы выступления по теме: «Организация взаимодействия руководства ОАО «АК «Транснефтепродукт» и Тыла ВС РФ» с авторскими правками



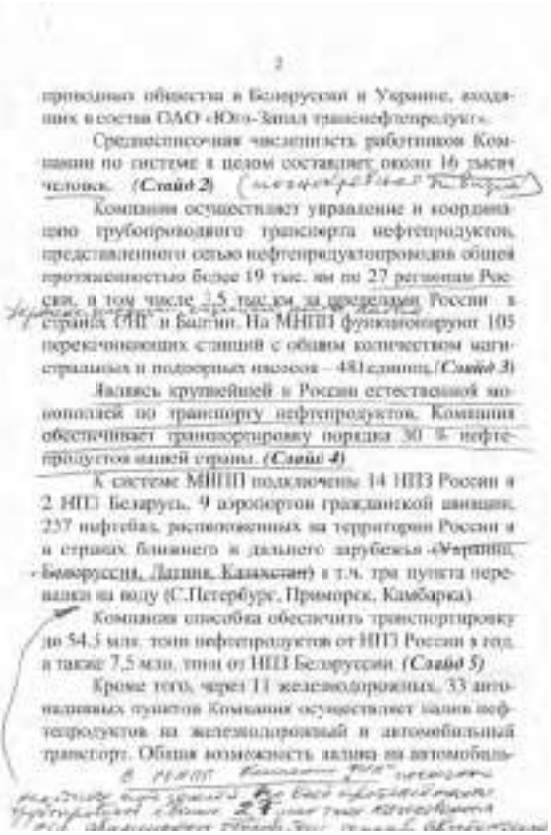
ТЕЗИСЫ ВЫСТУПЛЕНИЯ:

«О предназначении и возможностях ОАО "АК "Транснефтепродукт" по выдаче горючего в различные виды транспорта из МНПП в интересах ВС РФ. Организация взаимодействия руководства ОАО «АК «Транснефтепродукт» и Тыла ВС РФ»

Открытое акционерное общество "Акционерная компания трубопроводного транспорта нефтепродуктов "Транснефтепродукт" (далее - Компания) создана в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 августа 1993 г. № 871 на базе Главного управления нефтепродуктопроводов Госкомнефтепродукта РСФСР.

В феврале 2008 года Компания вошла в состав ОАО «АК «Транснефть». *(Слайд 1)*

В состав Компании входят 15 дочерних открытых акционерных обществ, в том числе непосредственно эксплуатирующих нефтепродуктопроводы – 9 ("Мостранснефтепродукт", "Петербургтранснефтепродукт", "Рязаньтранснефтепродукт", "Балтранснефтепродукт", «Северо-Кавказский транснефтепродукт", "Сибтранснефтепродукт", "Средне-Волжский транснефтепродукт", "Уралтранснефтепродукт", "Юго-Запад транснефтепродукт") и шесть специализированных сервисных обществ на территории России, а также два трубо-



2

приводных общества в Белоруссии и Украине, входящих в состав ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт».

Среднесписочная численность работников Компании по системе в целом составляет около 16 тысяч человек. *(Слайд 2)*

Компания осуществляет управление и координацию трубопроводного транспорта нефтепродуктов, представленного сетью нефтепродуктопроводов общей протяженностью более 19 тыс. км по 27 регионам России, в том числе 5 тыс.км за пределами России в страны СНГ и Балтии. На МНПП функционируют 105 перекачивающих станций с общим количеством магистральных и подпорных насосов – 481 единиц. *(Слайд 3)*

Являясь крупнейшей в России естественной монополией по транспорту нефтепродуктов, Компания обеспечивает транспортировку порядка 30 % нефтепродуктов нашей страны. *(Слайд 4)*

К системе МНПП подключены 14 НПЗ России и 2 НПЗ Беларуси, 9 аэропортов гражданской авиации, 237 нефтебаз, расположенных на территории России и в странах ближнего и дальнего зарубежья (Украина, Белоруссия, Латвия, Казахстан) и т.ч. три пункта перекачки на воду (С.Петербург, Приморск, Камбарка).

Компания способна обеспечить транспортировку до 54,5 млн. тонн нефтепродуктов от НПЗ России в год, а также 7,5 млн. тонн от НПЗ Белоруссии. *(Слайд 5)*

Кроме того, через 11 железнодорожных, 33 автомобильных пунктов Компания осуществляет налив нефтепродуктов на железнодорожный и автомобильный транспорт. Общая возможность налива на автомобиль-



ный и железнодорожный транспорт составляет 130 тыс. тонн в сутки. *(Слайд 6)*

Объем транзитных нефтепродуктов по системе МНПП в 2007 году вырос до 27,24 млн. тонн, однократно возрос и среднесуточная загрузка, которая составила в целом по системе 53,2%, а на экспортных направлениях – 74,2%. Эти цифры соответствуют показателям западных стран. *(Слайд 7)*

Компания обеспечивает работоспособность, техническую надежность и экологическую безопасность системы МНПП. Показатель аварийности на МНПП в 2005-2007 годах остается на отметке, близкой к нулевой.

Президент, Правление Компании уделяют большое внимание перспективе развития сети МНПП. *(Слайд 8, Слайд 9)*

Особое стратегическое значение имеет ввод в мае 2008 года в эксплуатацию первого пускового комплекса проекта «Север», который обеспечивает России прямой выход на экспортные направления. Мощность этого пускового комплекса составит 5,4 млн. тонн в год, протяженность 1096 км с выходом на побережье Балтийского моря в район морского порта Приморск Ленинградской области. Терминал по отгрузке нефтепродуктов включает в себя нефтебазу с резервуарным парком вместимостью 240 тыс. куб. метров и причалы на обслуживание танкеров водоизмещением до 100 тыс. куб. метров. *(Слайд 10, Слайд 11, Слайд 12, Слайд 13)*

Сооружение второго пускового комплекса проекта «Север» позволит увеличить мощность трубопрово-



да в терминале до 17 млн. тонн в год, а в конечном итоге до 24,6 млн. тонн в год. *(Слайд 14)*

Торжественный запуск первого пускового комплекса был осуществлен Председателем Правительства РФ В.В. Путиным.

Перспектива развития рынков Европы обуславливает возможность серьезного наращивания экспорта нефтепродуктов в южном направлении. Поэтому вторым крупным проектом, который Компания планирует реализовать, является проект «Юг». Он включает строительство магистрального нефтепродуктопровода «Сызрань-Саратов-Волгоград-Новороссийск-Черное море» протяженностью 1450 км с объемом транспортировки 8,7 млн. тонн в год.

Вывод трубопроводных магистралей Компании на побережья Балтийского и Черного морей позволит снизить до минимума зависимость российского экспорта от сопредельных стран, служит развитию транспортно-экономической инфраструктуры государства.

Появилась реальная возможность подавать нефтепродукты из тыла России на Северо-Западный и Южный театры военных действий по трубопроводам.

В результате реализации указанных проектов мощность трубопроводной системы Компании может развиваться за период 2008-2012 годов с 30 до 74 млн. тонн в год.

Учитывая стратегическую значимость объектов МНПП для обеспечения национальной безопасности государства, Правительство РФ своим постановлением от 04.08.2000 года установило Компании мобилизационное задание. *(Слайд 15)*

348

5

- обеспечить размещение и содержание в МНПП на условиях ответственного хранения (без оплаты) до 1 млн. тонн неприкосновенного запаса нефтепродуктов для Вооруженных Сил РФ и выдаче их по предназначению;

- спланировать техническое прикрытие МНПП в период мобилизации и в военное время с привлечением для этих целей соединений и воинских частей трубопроводных войск согласно мобилизационной схемы. В настоящее время работа по разработке плана технического прикрытия системы трубопроводного транспорта нефтепродуктов в интересах обеспечения обороны Российской Федерации завершена.

Распоряжением Правительства РФ от 23.10.2001 №1395-рс, в целях использования МНПП в интересах обороны страны, разрешено Минобороны России разместить в МНПП на условиях ответственного хранения (без оплаты) до 1 млн. тонн неприкосновенных запасов нефтепродуктов для Вооруженных Сил РФ. *(Слайд 16)*

В соответствии с указанным распоряжением и Планом размещения неприкосновенных запасов горючего Минобороны России, утвержденным ГШ ВС РФ и Минэнерго России от 23 ноября 2002 года в период с ноября 2001 года по настоящее время **фактически размещено 354 тыс. тонн,** что составляет третью часть от запланированного общего объема размещения.

Организация выдачи горючего из МНПП в интересах ВС РФ в особый период осуществляется в соответствии с "Положением о порядке размещения и выпуска неприкосновенных запасов нефтепродуктов Министерства обороны Российской Федерации, находящихся на ответственном хранении в ОАО "АК "Транснефтепродукт", утвержденных начальником Генерального штаба ВС РФ и заместителем Министра энергетики Российской Федерации в ноябре 2001 года. Выпуск (выдача) неприкосновенных запасов нефтепродуктов Вооруженным Силам РФ осуществляется безусловно по мобилизационным разнарядкам с объявлением мобилизации.

6

Кроме того, в связи с назначением Президента нашей Компании Президентом Санкт-Петербургской товарно-сырьевой биржи, учредителями которой стали компании: «Транснефть», «Транснефтепродукт», «Роснефть», «Газпромнефть», «Зарубежнефть», «Сургутнефтегаз», «Совкомфлот», «РЖД», «ВТБ», «Сбербанк», «Газпромбанк», расширились значительно возможности по работе в мирное время с Минобороны России, МЧС, РЖД, авиационными предприятиями и сельхозпроизводителями. *(Слайд 17, Слайд 18)*

Справочно:

Отпуск (получение) нефтепродуктов мобилизационного запаса Вооруженных Сил РФ планируется ЦУРТ МО РФ и Компанией в мирное время.

Отпуск получают нефтепродукты военным потребителям в период мобилизации и в военное время осуществляется в железнодорожный и автомобильный транспорт за счет (средств) органов Минобороны России, подключенные к МНПП, а в местах размещения складов – в полевые мотеральные трубопроводы.

Мобилизационные наряды, выписанные заинтересованными областными Компаниями, являются документами. Проверить в них количество нефтепродукта или его номенклатуру не руководители акционерного общества, не представитель военного округа невозможно.

Отпуск нефтепродуктов из МНПП по мобилизационным нарядам оформляют и оформление соответствующей документации в акционерном обществе производится в соответствии с действующей инструкцией общества.

349

7

Отпуск нефтепродуктов получателям, прибывшим своим ходом автомобильным транспортом, осуществляется по предъявлении удостоверения личного лица вверх мобилизации наряда, доверенности на право получения и паспорта требования.

Отпуска нефтепродуктов железнодорожным транспортом производится в сроки, указанные в мобилизационных нарядах и заявках без предъявления получателя с без предъявления наряда (заявки), доверенности и паспорта требования. В этом случае оформляется железнодорожная накладная с указанием точного и полного наименования груза, его количества в опломбированных вагонах, качества, даты и производителя свидетельство качества (сертификат соответствия, паспорт).

Ежедневно сроки отпуска (отгрузки) нефтепродуктов, указанные в сроках (заявках) могут дополняться только на основании предписания соответствующего штаба военного округа.

Отпуск нефтепродуктов без оформления указанных документов ни по каким документам не допускается.

Все расходы, связанные с погрузкой неприкосновенных запасов нефтепродуктов на станции отправления относятся на счет грузополучателя. Расходы, связанные с выгрузкой нефтепродуктов относятся на счет грузополучателя.

Железнодорожный транспорт, вагоны транспортных фирм, оплачивается грузополучателем с оформлением железнодорожных требований на станции назначения.

Несколько слов по взаимодействию с Минобороны России и управлению сетью магистральных нефтепродуктопроводов. *(Слайд 19)*

Взаимодействие с Минобороны организовано самое тесное по всем уровням:

-Тыл ВС, ЦУРТ МО РФ – руководство ОАО "АК "Транснефтепродукт",

-эксплуатационный эшелон Компании – через военное представительство (4 представительства) – департамент ЦУРТ МО,

-на особый период планируется размещение на МНПП военных комендатур (9 комендатур) из наиболее квалифицированных. *(Слайд 20)*

8

Система эксплуатационной связи ОАО "АК "Транснефтепродукт", эксплуатируемая дочерним акционерным обществом "Телекомнефтепродукт", является технической основой системы управления сети магистральных нефтепродуктопроводов. Общество эксплуатирует около 19,7 тыс. км линий связи, в том числе собственных линий связи – 11,8 тыс. км, из них: радиорелейных – 3003,0 км, волоконно-оптических **1132** км; узлов связи –126, радиосвязи – 148. Общая емкостная емкость составляет 110000 абонентов.

Компания имеет защищенный пункт управления (объект 5278) в Московской области, который подключен к узлу связи ОАО «Телекомнефтепродукт» и оборудован аппаратурой уплотнения.

Справочно:

В мирное время эксплуатация производственно-технологическая сеть включает в себя два уровня.

Первый уровень – первичная сеть (типовые каналы, тракты, физические цепи), базирующаяся на кабельных (коаксиальных, симметричных и волоконно-оптических), радиорелейных (прямой видимости и спутниковых линиях передачи.

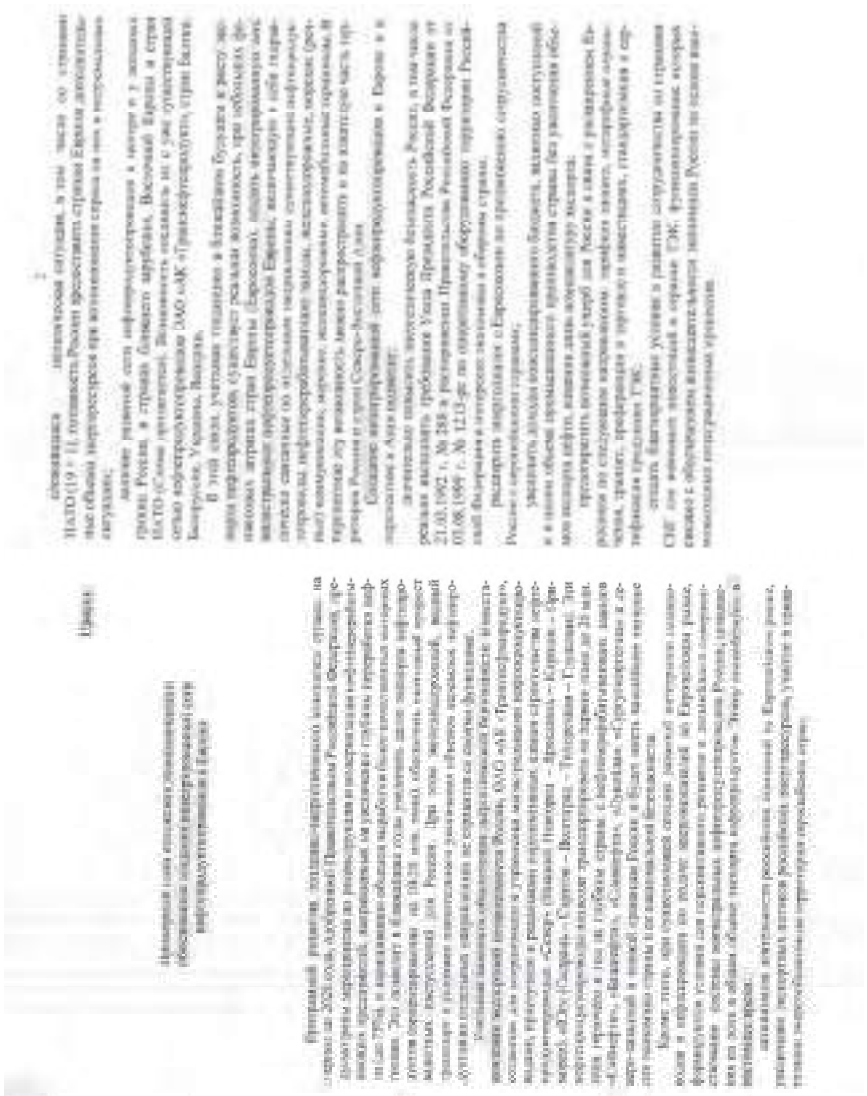
Второй уровень – оперативная сеть автоматической телефонной связи, диспетчерская связь нефтепродуктов, линейная и станционная телемеханика, система обнаружения утечек, радиосвязь с подвижными объектами, базирующаяся на основе типовых трактов, каналов и физических цепей первичной сети и организуемая при помощи узлов связи и станций коммутации.

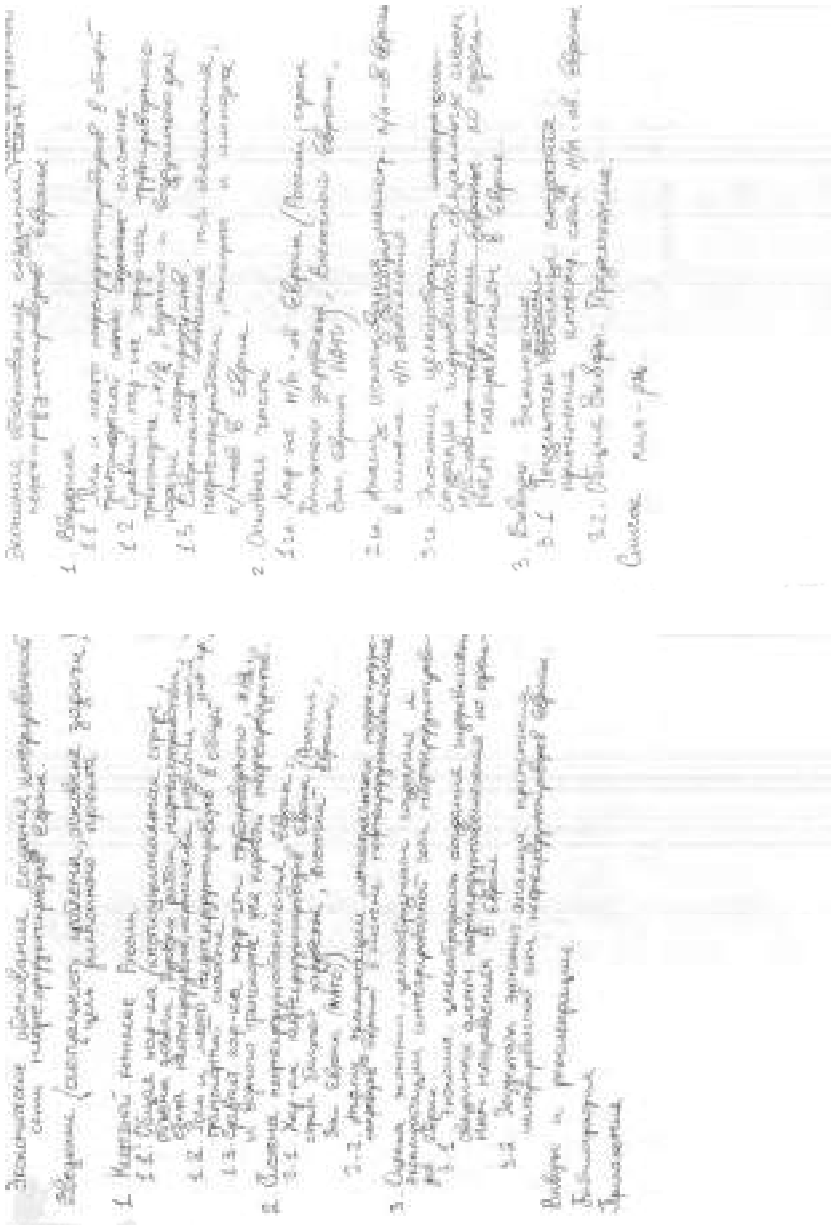
Ведомственные телефонные сети ОАО "АКТранснефтепродукт" присоединяются к телефонной сети общего пользования на местном уровне.

Доложил закончил. Спасибо за внимание.

Приложение 17

Некоторые документы по теме:
«Проект экономического обоснования создания интегрированной сети магистральных нефтепродуктопроводов в Европе»





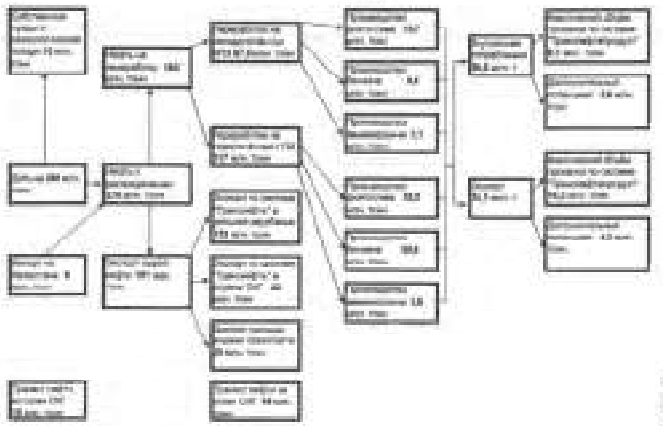




Слайд №1

Динамика добычи и переработки нефти в России за 1998-2002 гг., млн.тонн

	1998	1998	1999	2000	2001	2002
Добыча нефти	318,9	303,4	305,1	323,2	348,1	379,6
Объём переработки нефти	295,9	169,2	166,1	158,1	169,5	185
Экспорт нефти		121	134,4	144,4	159,7	187
Производство автобензинов	41,3	24,2	26,5	28	27,6	30
Экспорт автобензинов		1,9	2,1	4,2	3,3	3,2
Производство дизтоплива	76	41,4	46,9	49,3	50,6	53,9
Экспорт дизтоплива		22,1	23,5	24,6	25	26,4
Производство мазута	108	49,7	52,2	49,3	53,6	53,8
Экспорт мазута		16,8	17,1	19,7	20,7	16,9



Слайд №5

Основные показатели работы МНПП

ОАО АК «Транснефтепродукт»

за 2000-2002 гг.

Наименование показателей	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Учётный объём перекачки от НПЗ к потребителям, млн. тонн	23,1	24,9	25,6
в том числе			
- потребителям России	8	9	9,5
- на экспорт	15,1	15,9	16,1
Грузооборот, млн. тонн/км	27036,5	27735,1	29588,6
Доля сдачи нефтепродуктов от НПЗ на трубопроводный транспорт от объёма их производства, в %	22	24	24,6
Объём перевалки (налива) с трубопроводного транспорта на ж/д, млн. тонн	-	11,6	11,6
Фактическая среднесетевая загрузка в установленной мощности системы, в %	42,2	44,8	51
Общая амортизация НПП по годам, в %	74,24	77,64	79,43

Слайд №6

Нефтепродуктопроводы, планируемые к сооружению АК «Транснефтепродукт»

Трасса МНПП	Протяженность трассы, км	Производительность, млн. т/год	Количество перекачивающих станций, шт.	Стоимость, млн. долларов	Срок окупаемости, лет
Нижний Новгород-Ярославль-Кирилло-Пермерск (Проект «Север»)	1300	10	8	818,2	5
Самара-Саратов-Волгоград-Новороссийск (Проект «Юг»)	1600	8-10	11	920	6

Слайд №6

Потребление нефтепродуктов в странах Западной Европы, млн. т

Наименование	1995 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Германия, всего	130,0	122,3	128,2	125,0	126,9
Бензин	30,2	30,4	30,3	28,8	27,9
Керосин	-	-	-	0,02	0,02
реактивное топливо	5,8	6,4	6,8	7,1	6,8
печное и дизельное топливо	61,0	61,9	58,4	56,8	60,6
Мазут	7,7	5,8	5,0	6,2	6,9
Франция, всего	84,3	88,9	88,9	87,5	89,0
Бензин	15,7	14,6	14,5	14,0	13,6
Керосин	-	0,03	0,04	0,08	0,08
реактивное топливо	4,6	5,4	6,2	6,4	5,9
печное и дизельное топливо	40,8	43,5	45,2	44,9	47,3
Мазут	5,0	5,3	5,0	3,9	3,5
Великобритания, всего	74,5	73,2	73,1	74,2	72,3
Бензин	21,8	21,9	21,6	21,4	20,7
Керосин	2,7	3,6	3,6	3,7	4,0
реактивное топливо	7,7	9,2	9,6	10,5	10,7
печное и дизельное топливо	21,3	23,1	22,8	23,1	22,8
Мазут	8,8	3,9	3,8	4,4	3,8
Италия, всего	88,4	86,1	82,8	81,4	82,5
Бензин	17,6	18,0	17,7	16,8	16,7
Керосин	0,8	0,6	0,6	0,4	0,5
реактивное топливо	2,7	3,0	3,4	3,6	3,4
печное и дизельное топливо	24,5	24,8	25,4	25,8	26,8
Мазут	28,3	24,2	20,6	18,5	17,9

Слайд №7

Характеристика НПП стран Восточной Европы

Страна	Протяженность, км	Диаметр, мм	Подача, тыс. т/сут.
Чехия	1210	150-500	1,4-20
Словакия	898	150-300	1,1-20
Венгрия	872	200	3,2-3,7
Румыния	765	125-250	0,8-1,7
Болгария	424	300	2,2
Польша	382	324-426	4,5-11,5

Слайд №8

Оценка устойчивости проекта строительства НПП «Жабинка – Малашевичи»

Показатель	Базовое значение	Расчётное значение (при отклонении параметров)	Нормативное значение	Отклонение расчётного значения от нормативного
1. ЧДД (NPV), млн. USD:				
• инвестиций	61	55	>0	55
• объёма сбыта	61	42	>0	42
• эксплуатационных расходов	61	60	>0	60
2. ВНД (IRR) при отклонении значений, %:				
• инвестиций	37,1	32,7	10,0	2,7
• объёма сбыта	37,1	31,7	10,0	1,7
• эксплуатационных расходов	37,1	36,9	10,0	6,9
3. ИД (PI) при отклонении значений, коэфф.:				
• инвестиций	2,85	2,4	1,2	1,2
• объёма сбыта	2,85	2,3	1,2	1,1
• эксплуатационных расходов	2,85	2,8	1,2	1,6

Слайд №9

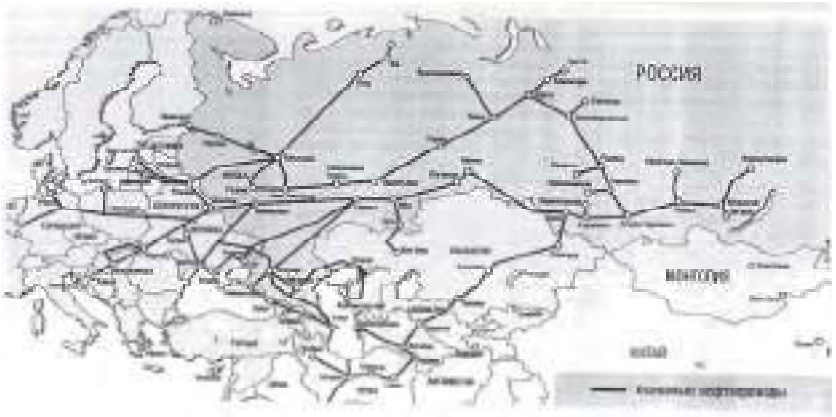
Инвестиции в строительство НПП «Жабинка-Малашевичи»

Наименование затрат	Затраты, млн. USD
1. Инвестиции в основной капитал	**33,480**
1.1 Разработка проекта НПП «5С-Жабинка (248 км)»	0,210
1.2 Реконструкция НПП «5С-Жабинка (248 км)»	22,500
1.3 ТЭО НПП «Жабинка-Малашевичи»	0,040
1.4 Разработка проекта НПП «Жабинка-Малашевичи»	0,200
1.5 Строительство НПП «Жабинка-Малашевичи»	10,500
2. Инвестиции в оборотный капитал	**8,874**
2.1 Приобретение нефтепродуктов для заполнения трубопровода дистиллятом	1,080
• НПП «5С-Жабинка (248 км)»	7,560
• НПП «Жабинка-Малашевичи»	0,520
2.2 Средства для решения организационных вопросов (командировки, представительские расходы и т. д.)	0,004
2.3 Испытания НПП «5С-Жабинка» (0-248 км)	0,700
Итого	**42,324**

Слайд №10

Инвестиции в создание интегрированной сети НПП Европы

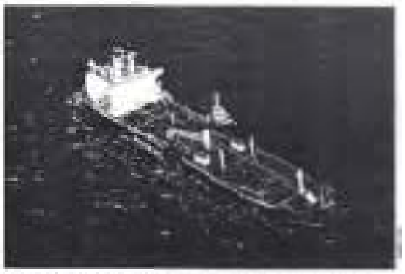
Наименование затрат	Млн. USD	Диаметр, мм	Протяжённость, км	Производительность, млн. тонн в год
1. Мероприятия, связанные с увеличением пропускной способности НПП «Стальной Конь – Вена»	29	500	254,3	10,5
2. Строительство НПП «Жабинка – Малашевичи» и мероприятия, связанные с восстановлением работоспособности НПП «5С – Жабинка»	42,3	350	284	5
3. Строительство НПП «Барановичи – Молодечно»	97,5	500	150	7
4. Строительство НПП «Латвийск - Гера»	140	500	200	7
5. Строительство НПП «Пск – п. Оршанский»	440	500	550	1,3



52

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

«НЕФТЯНАЯ» ИСТОРИЯ



ЦЕНТРЫ НЕФТЕДОБЫЧИ

Россия

Канада

США: прошедшее и настоящее

Иран

Ирак

Азербайджан: геополитический вечер

Сильная история

Венесуэла

Бразилия

ЧТО ТАКОЕ НЕФТЬ?

Пример расчета времени распространения пятна нефтепродукта по акватории реки и места установки боковых ограждений.

1. Методические положения для данного расчета.

Время распространения нефтепродукта (T_1) по реке с момента аварии до развития водной поверхности пятна суммы следующих составляющих:

$$T_1 = T_{cc} + T_{cd} + T_{pl} + T_{zp}. \qquad (3.1.)$$

где T_{cc} — время с момента аварии до поступления сигнала на ЛДПС (ПС, НП);

T_{cd} — время на сборы и подготовку экипажа судна к выходу в акваторию;

T_{pl} — время в пути АВС от ЛПДС (ПС, НП) до места аварии;

T_{zp} — время закрытия (открытия) задвижек.

Перемещение нефтепродукта по реке можно схематично представить в виде движения пятна нефтепродукта по водной поверхности и нефтепродукта, находящегося в воде (растворенного, эмульгированного, сорбированного).

Для осуществления организационно-технических мероприятий по локализации пятна реализации нефтепродукта, учитывая неравномерность распределения в широкой технике реки по ее глубине, время и оптимальность распространения пятна следует рассматривать исходя из максимальной скорости потока V_{max}. Согласно [25] (см. рис. 8.1) $V_{max} = 1,2 \cdot V_{cp}$, где V_{cp} — средняя скорость течения реки у переката и известна техника, м/с.

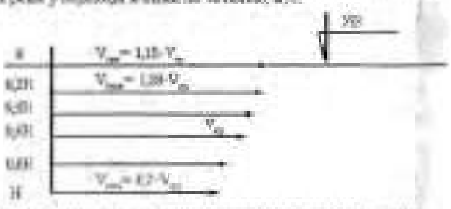


Рис. 3.1. Эпюра распределения скоростей потока по глубине

РД 153-394-023-01

Тогда за время T_1 пятно нефтепродукта распространится от места аварии вниз по течению реки на расстояние l_1

$$l_1 = 1,20 \cdot V_{cp} \cdot T_1 \qquad (3.2.)$$

Для определения места установки боковых ограждений необходимо оценить время T_2 с момента аварии на переходе МПДП до прибытия АВС и окончания установки БЗ. Если для установки БЗ АВС (или ее части) выделяется одновременно с бригадой по перекрытию задвижек на месте аварии, то можно записать:

$$T_2 = T_{cc} + T_{cd} + T_{pl} + T_{zp}. \qquad (3.3.)$$

где T_{pl} — время движения АВС от ЛПДС (ПС, НП) до места установки БЗ;

T_{pl} — время установки комплекта БЗ.

Путь l_2 — расстояние, на которое пятно нефтепродукта распространится от места аварии на переходе до места установки БЗ.

Тогда

$$l_2 = 1,20 \cdot V_{cp} \cdot T_2. \qquad (3.4.)$$

где T_2 — время с момента аварии до прибытия АВБ с ЛПДС (ПС, НП) к месту установки БЗ и их установку БЗ.

2. Оперативный расчет времени распространения пятна нефтепродукта к месту установки БЗ.

Имеем следующие исходные данные:

Расстояние время с момента аварии до поступления сигнала на ЛПДС, ПС, НП, ч ..... $T_{cc} = 2$

Время на сборы и подготовку АВБ, ч ..... $T_{cd} = 1$

Время в пути от ЛПДС до места аварии, ч ..... $T_{pl} = 1$

Время закрытия двух задвижек, ч ..... $T_{zp} = 1,5$

Средняя скорость течения реки у переката, м/с ..... $V_{cp} = 1,3$

Время оценки технических средств до места установки БЗ, ч ..... $T_{pl} = 1,5$

Расчетное время установки комплекта БЗ (5 секций), ч ..... $T_{kz} = 4$

Тогда в соответствии с принятыми выше формулами имеем:

$T_1 = T_{cc} + T_{cd} + T_{pl} + T_{zp} = 2+1+1+1,5 = 5,5$ ч;

$V_{cp} = 0,3$ м/с $= 1,08$ км/ч $) = 1,20 \cdot T_1 \cdot V_{pl} = 1,20 \cdot 5,5 \cdot 1,08 = 7,6$ км;

$T_2 = T_{cc} + T_{cd} + T_{pl} + T_{kz} = 2+1+1,5+4 = 8,5$ ч.

Расчетное значение l_2

$$l_2 = 1,20 \cdot V_{cp} \cdot T_2 = 1,20 \cdot 1,08 \cdot 8,5 = 11,23 \text{ км}$$

Фактическое значение l_2 принимается больше расчетного, т.е. $l_\phi > l_2$ (=12).



ДЕСЯТЬ ЛЕТ ЭВОЛЮЦИИ

1995-2005



1995-2005



1995-2005



Приложение 18

Схема 1



Протяженность магистральных трубопроводов России

Таблица 1

Нефтепровод	Диаметр, мм	Длина, км	Год постройки
Туймазы – Омск - Новосибирск-Красноярск - Иркутск	720	3662	1959-1964
«Дружба» (первая нитка)	529-1020	5500	1962-1964
«Дружба» (вторая нитка)	529-720	4500	1966
Усть – Балык - Омск	1020	964	1967
Узень - Гурьев - Куйбышев	1020	1750	1971
Уса – Ухта – Ярославль - Москва	720	1653	1975
Усть - Балык - Курган - Уфа - Альметьевск	1220	2119	1973
Александровское – Анжеро - Судженск-Красноярск - Иркутск	1220	1766	1973
Куйбышев – Тихорецк - Новороссийск	1220	1122	1979
Нижневартовск – Курган - Куйбышев	1220	2150	1976
Сургут – Горький - Полоцк	1020	3150	1979-1981
Холмогоры - Клин	1220	2430	1985
Тенгиз – Новороссийск (КТК)	720	1500	2001

Крупнейшие нефтепроводы ОАО «АК «Транснефть» и других компаний в России

Таблица 2

Название	Трасса	Протяженность, км	Производительность, млн т в год, перекачка в год	Количество насосных, компрессорных станций, шт	Уровень риска	Капитальные вложения, $ млн
Нефтепровод (Восточный Трубопроводный комплекс)	Юрубчено-Тохомское месторождение-Сковородино-Хабаровск-Находка Подвачка из Верхнечонского месторождения	4250	30	17	0,4	5365
Газопровод (Восточный Трубопроводный комплекс)	Юрубчено-Тохомское месторождение-Сковородино-Хабаровск-Находка Подвачка из Ковыктинского и Чаяндинского месторождения	4900	32	34	0,4	7240
Нефтепровод («Транснефть»)	Ангарск-Ульяно-Тында-Хабаровск-Находка Подвачка из Юрубчено-Тохомского месторождения через Тайшет-Ангарск	4819	50	30	0,9	8960
Нефтепровод («ЮКОС»)	Ангарск-Забайкальск (в Китай) Подвачка из Юрубчено-Тохомского месторождения через Тайшет-Ангарск	2506	30	15	0,9	4660
Газопровод («Гепрогаз»)	Юрубчено-Тохомское-Ковыктинское-Чаяндинское месторождение-Тында-Владивосток	5305	34	38	0,6	10500



Совместные учения Минобороны и ОАО «АК «Транснефтепродукт». 2008 г.

Сравнение альтернативных вариантов трасс нефте- и газопроводов с Восточным Трубопроводным Комплексом

Таблица 3

Показатель	Северное направление		Южное направление
	Ю.Хыльчую-Варандей-Ротердам	Варандей-Ю.Хыльчую-Горький-Ротердам	Варандей-Ю.Хыльчую-Харьягинское-Усть-Ухта-Ярославль-Кириши-Приморск-Ротердам
Объем транспортировки, млн.т/год	12	12	12
Протяженность новых магистральных нефтепроводов, всего, км	205	276	480
Капитальные затраты без учета танкерного флота, всего, $ млн	539/439	682/582	558
Транспортные затраты	25,2/26,54	28,18/29,52	38,82*
Нефтепроводы	4,15	4,88	33,07*
Морской отгрузочный терминал	9,42/7,39	11,67/9,64	33,07*
Морская перевозка до Роттердама	11,63/15	11,63/15	5,75*

Примечание:
1. Затраты утверждены на основе официального тарифа ФЭК по БТС (постановление № 74/13 от 14.12.01), южного трубопроводного тарифа АК «Транснефть» от 22.02.02 и данных по ТЭО (Проект) БТС без учета финансирования строительства танкерного флота.
2. В числителе капитальные затраты и морская перевозка до Роттердама при фидерной схеме перевозки, в знаменателе – прямая перевозка до Роттердама.

Источник: НК «ЮКОС»

Основные технико-экономические показатели по альтернативным вариантам транспортировки нефти северных месторождений Тимано-Печерского региона

Таблица 4

Северный морской вариант		Южный трубопроводный вариант	
Положительные стороны	Отрицательные стороны	Положительные стороны	Отрицательные стороны
Наименьшие транспортные расходы	Отсутствие мирового опыта строительства и эксплуатации объектов морского терминала в тяжелых ледовых условиях	Относительно высокая степень надежности транспортировки нефти по трубопроводам	Наибольшие транспортные расходы
Сохранение качества нефти при транспортировке	Наличие экологических рисков	Использование имеющейся инфраструктуры	Наличие тенденции постоянного роста трубопроводных тарифов
Выход на вост. экспортные рынки	Значительные капитальные вложения	Меньшие капитальные вложения	Невозможность сохранения качества нефти при транспортировке
Возможность поставок всех объемов добываемой нефти на экспорт	Отсутствие сейчас необходимого количества танкеров ледового класса, способных перевозить крупные объемы	Снижение экологических рисков	Зависимость от наличия свободных мощностей при перевозке по БТС

Источник: НК «ЮКОС»

Положительные и отрицательные стороны северного морского и южного трубопроводного вариантов

Рис.1

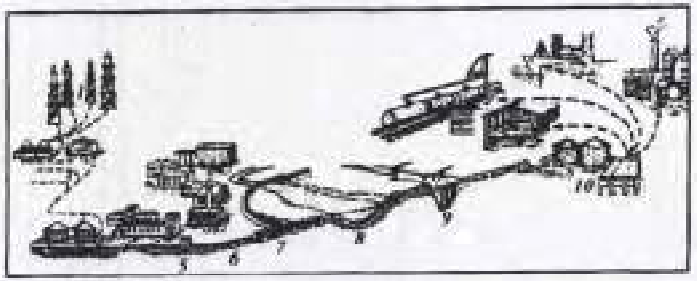


Схема сооружений магистрального нефтепровода:

1 - промысел; 2 - нефтесборный пункт; 3 - подводящие трубопроводы;
4 - головные сооружения (резервуары, насосная, электростанция и др.);
5 - узел пуска скребка; 6 - линейный колодец; 7 - переход под железной дорогой;
8 - подводный переход через реку; 9 - наземный переход через овраг (ручей);
10 — конечный распределительный пункт

Таблица 5

Диаметр нефтепровода, мм	Металловложения, т/км	Диаметр нефтепровода, мм	Металловложения, т/км
219	31-37	530	95-105
273	46-52	630	118-129
320	55-64	720	150-165
377	64-82	820	174-192
426	85-102	1020	268-298
		1220	390-430

Схема 2



Классификация трубопроводов

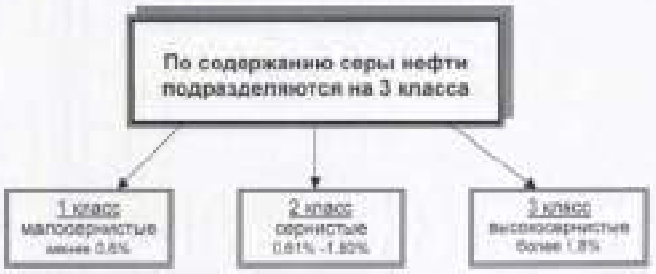
Схема 3



Схема 4



Схема 5



Классификация нефти по содержанию серы

Схема 6



Схема 7



Физико – химические свойства нефти

Схема 8



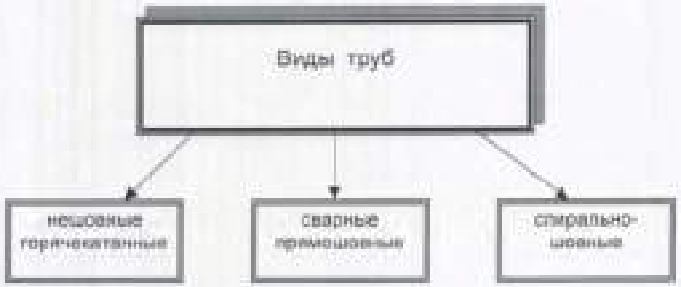
Классификация раскаленной стали

Схема 9



Классификация стали по химическому составу

Схема 10



Виды труб

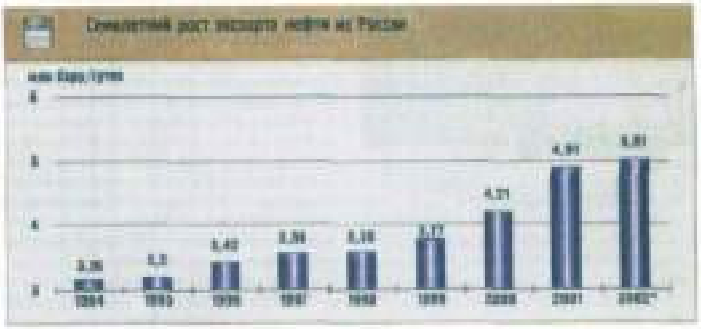
Таблица 6

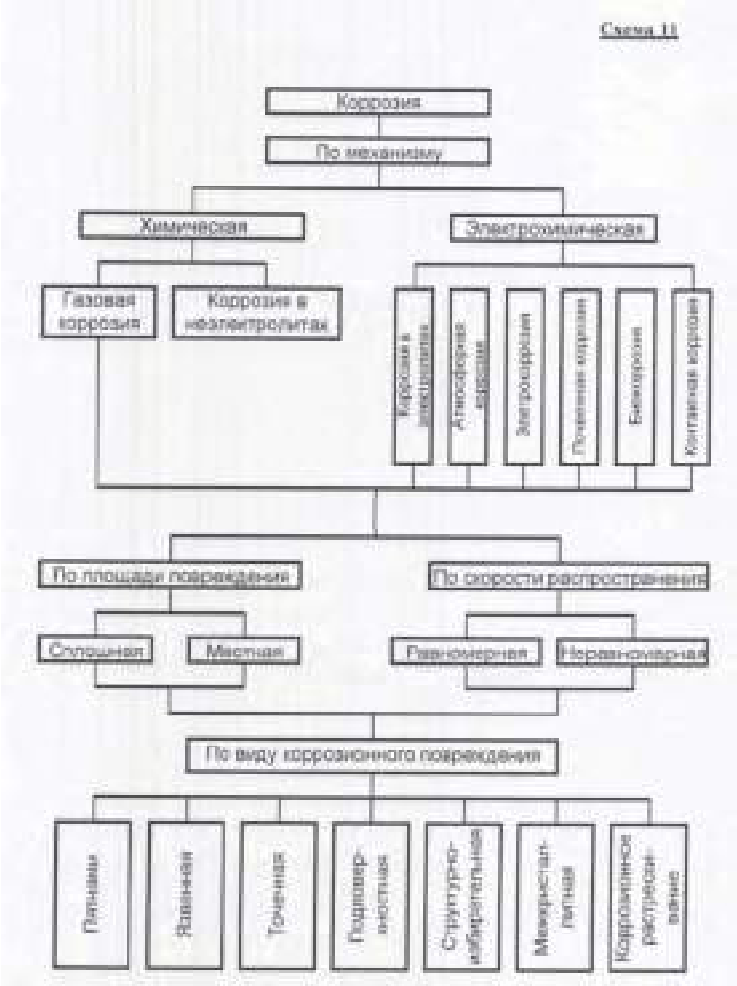
Пролив	Пропускная способность (млн барр/сутки)	Какие моря соединяет	Регион потребления нефти
Баб-эль-Мандебский пролив	3,2-3,5	Красное море с Аденским заливом в Аравийском морем	США, Европа и Азия
Босфор-Чоша турецких проливов	1,6	Черное море со Средиземным морем	Западная и Южная Европа
Ормузский пролив	15,5	Персидский залив с Оманским заливом в Аравийском море	Европа, США, Япония
Малаккский пролив	10,5	Индийский океан с Южно-Китайским морем	Китай

Основные уязвимые зоны транспортировки нефти в мировом океане

Таблица 7

Южная Америка	Африка	Ближний Восток	Центральная Азия	Юго-Восточная Азия
Колумбия, Перу, Венесуэла	Алжир, Египет, Ливия, Марокко, Судан, Тунис	Иран, Ирак, Саудовская Аравия, Кувейт, Оман, Катар, Сирия, ОАЭ, Йемен	Азербайджан, Казахстан, Пакистан, Бангладеш	Бруней, Малайзия, Индонезия





Классификация коррозионных процессов

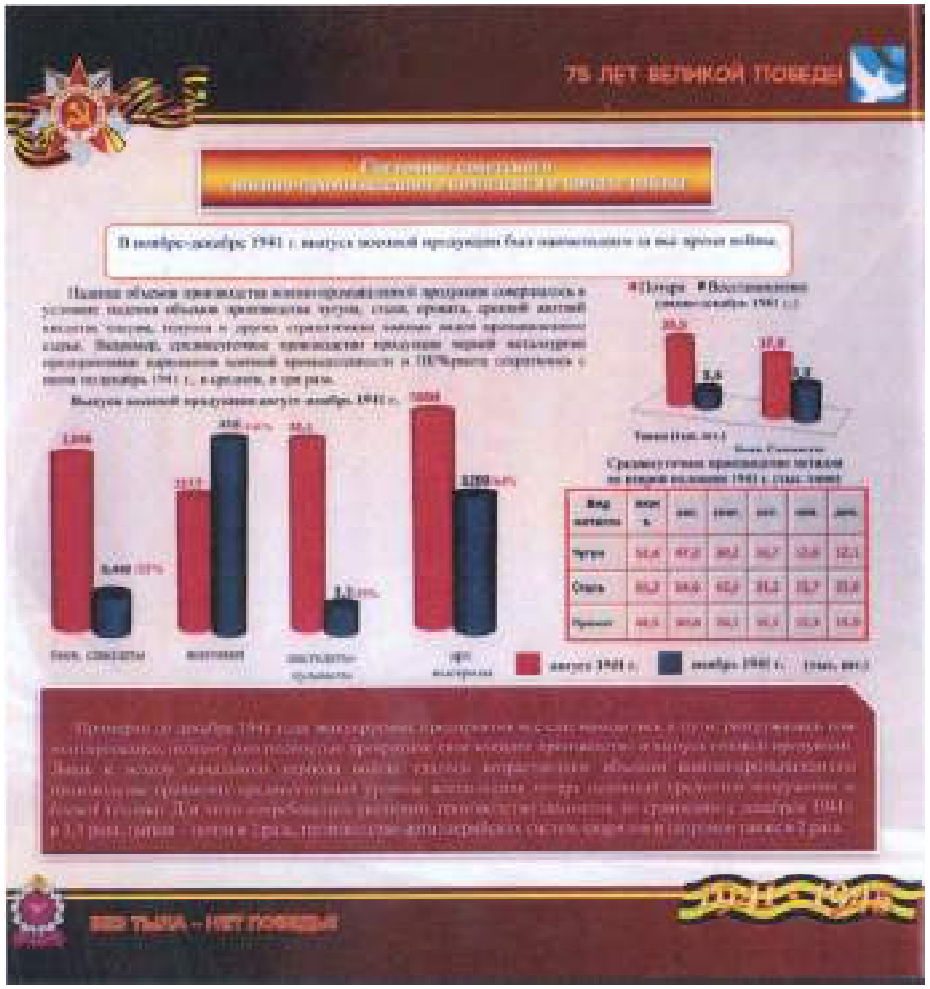


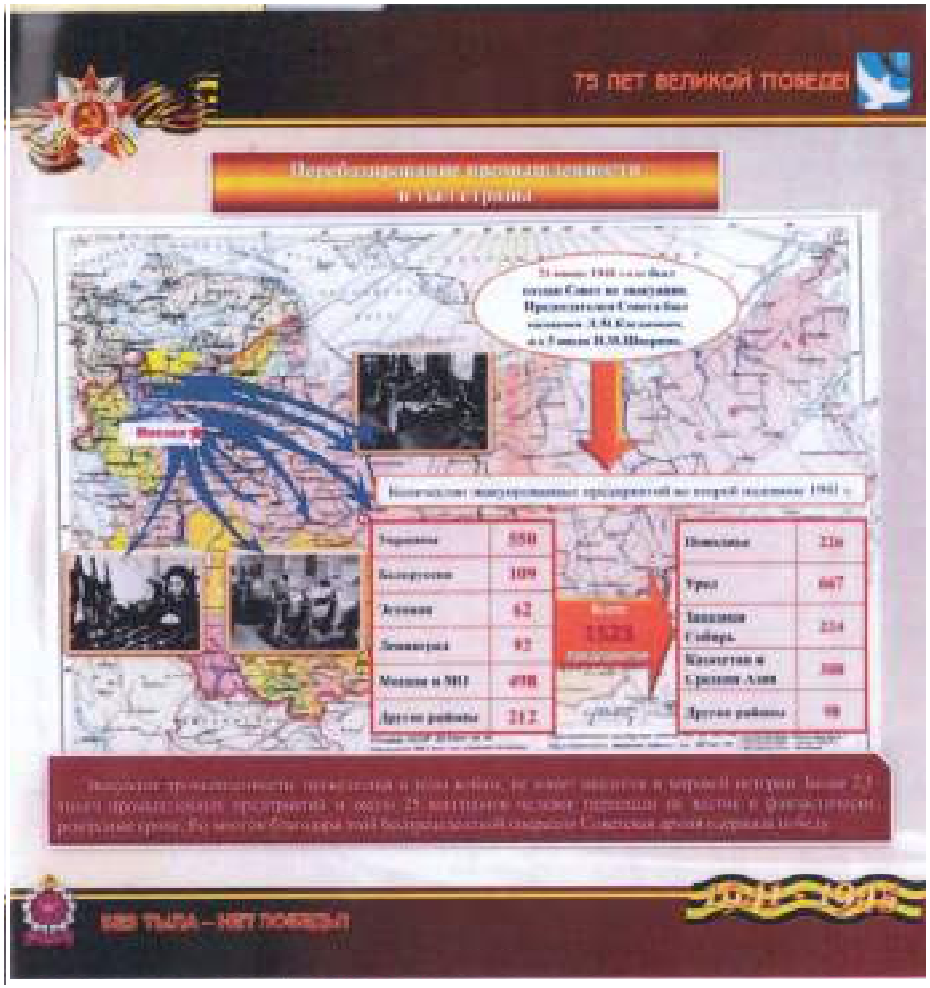


Приложение 19

БЕЗ ТЫЛА НЕТ ПОБЕДЫ

По материалам издания «Материально-техническое обеспечение в Великой Отечественной войне. —
Москва, Министерство обороны РФ, 2020 г.






75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
Эвакуация предприятий военно-промышленного комплекса
Во втором полугодии 1941 г. пришлось демонтировать и вывезти из прифронтовой зоны 1523 крупных промышленных предприятия, из которых 667 разместились на Урале, 226 – в Западной Сибири, 509 – в Казахстане и Средней Азии, 226 – в Поволжье, 95 – в других районах.
По состоянию на начало октября 1943 г. было известно о перебазировании не менее
65%
предприятий военно-промышленных наркоматов из общего известного состава
Наименование
Общее количество предприятий
Количество действующих предприятий
Количество эвакуированных предприятий
Авиационной промышленности
Танковой промышленности
Вооружения
Боеприпасов
Минометного вооружения
Судостроит. промышленности
Всего
В I квартале 1942 г. попущена высокая суборонная эффективность
Наименование
Количество эвакуированных заводов
Количество действующих заводов
Количество выгруженных заводов
НКАвиапром
НКТанкпром
НКБоеприпасов
НКВооружения
НКСудпром
НКМин.вооружения
Всего
329
269
150
Эвакуация советской промышленности на Восток была как стратегическая победа нашего второй мировой войны, и наиболее яркое подтверждение которому служит и великий трудовой подвиг нашего народа
ВСЕ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ
Трудовой героизм народа
С первых дней войны началась перестройка народного хозяйства на военный лад. Только за выпуск боеприпасов в 1941 году было переключено 302 предприятия 54 наркоматов и ведомств. В 1942 году уже 1 100 предприятий 58 наркоматов и ведомств начинали производство боеприпасов.
Производство вооружения и военной техники в СССР
Виды вооружения и военной техники
Июнь-декабрь 1941 г.
Январь-июнь 1941 г.
Январь-июнь 1942 г.
Танки, тыс. шт.
1,8
4,8
11,2
Боевые самолеты, тыс. шт.
4,0
8,2
8,3
Орудия, тыс. шт.
10,0
30,2
53,6
Минометы, тыс. шт.
10,5
42,2
123,8
Пулеметы, тыс. шт.
42,8
106,2
134,1
Винтовки, карабины, тыс. шт.
3,1
89,7
536,4
Выпуск в миллионах шт.
0,8
1,56
2,0
Как осуществлялся перевод гражданских предприятий на выпуск военной продукции, можно увидеть на примере московской промышленной зоны. Так, столичный завод минеральных вод, начинавший в первое время вино и лимонад, стал выпускать бумаги с зажигательной смесью, а кондитерская фабрика «Большевик» начала производство зажигательных ящиков для них. Производство эвакуированных предприятий в кратчайший промышленности дали фронту:
• 3 896 тыс. гранат;
• в 215,9 тыс. трассирующих снарядов;
• 219,8 тыс. стабилизаторов к минометным снарядам;
• 328,8 тыс. противотанковых мин;
• 409,8 тыс. других видов мин;
• 23 тыс. мин для минометов.
ВСЕ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
Производство продукции важнейших отраслей тяжелой индустрии и военной техники в СССР и Германии в 1941 – 1945 гг.
СССР
Германия
Чугун (млн. т.)
Сталь (млн. т.)
Уголь (млн. т.)
Ал. энергии (млрд. кВтч)
Танки и САУ (тыс. шт.)
Боевые самолеты (тыс. шт.)
Орудия (тыс. шт.)
Наименование продукции
СССР
Германия (с учетом полуторных новых ин. стран)
Чугун, млн т
31,5
7,9
Сталь, млн т
45,4
11,3
Уголь, млн т
441,5
110,4
Электроэнергия, млрд кВтч
147,3
36,0
Танки и САУ (интервалы, тыс. шт.)
95,1
23,8
Боевые самолеты, тыс. шт.
108,0
27,0
Орудия (орудия и крупные калибры), тыс. шт.
118,1
47,0
БЕЗ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
БЕЗ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
С 22 июня 1941 г. по 28 сентября 1945 г.:
в) США по ленд-лизу в СССР было поставлено
СССР было произведено:
7 809 ед.
482,2 тыс. ед.
14 795 ед.
112,1 тыс. ед.
7 056 ед.
102,8 тыс. ед.
Технические характеристики БМ-13
Калибр реактивного снаряда - 132 мм
Число направляющих - 16
Время наведения залпа - 7 – 10 сек.
Длина направляющей - 8,5 м
Вес снаряда – 42,5 кг
БМ-13 «Катюша» на базе «Студебеккер»
ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА – ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

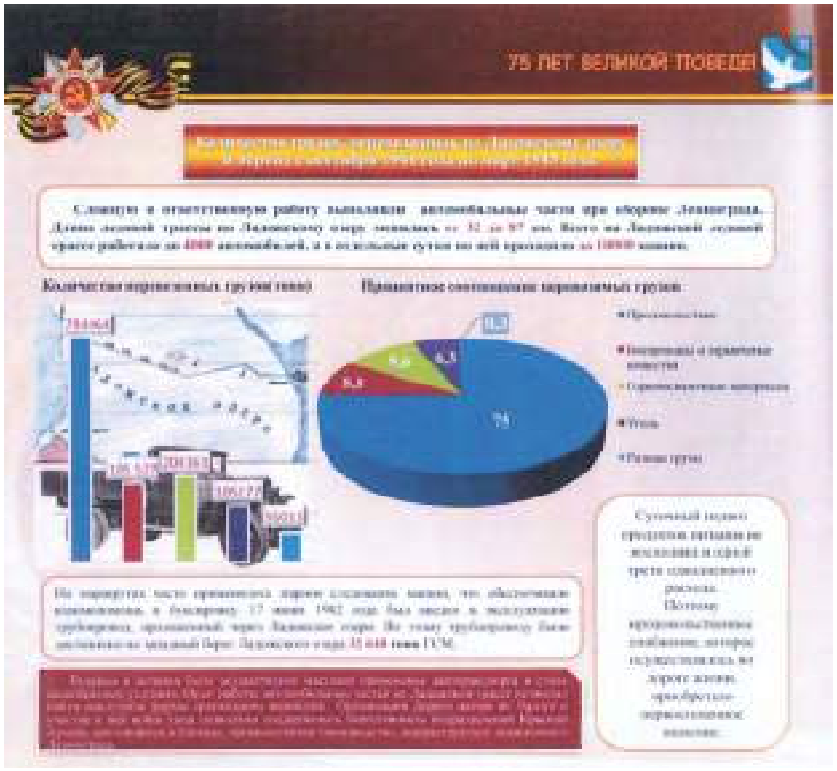

75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
Тягачи
0
9,6
59,4
93
31
1941
1942
1943
1944
1945
Грузовые
0,4
17,4
21,5
29,4
5,8
1941
1942
1943
1944
1945
Легковые
0
5,9
14
14,3
6,4
1941
1942
1943
1944
1945
Специальные
0
0
0,2
2,9
1,8
1941
1942
1943
1944
1945
Lend Lease
ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА – ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
Отечественные:
•1741,2 тыс. шт.
Импортные:
•324,2 тыс. шт.
Трофейные:
•80,6 тыс. шт.
Трофейные,% от всего парка
Импортные, % от всего парка
Отечественные, % от всего парка
1945 год
1944 год
1943 год
1942 год
1941 год
58,1
77,9
99,7
99,6
100
НЕТ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
НЕТ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
ВОИНЫ-ТЫЛОВИКИ:
Герои Советского Союза – 106 человек
Герои Социалистического труда – 29 человек
соединений, части и учреждения тыла Красной Армии:
Кавалеры Ордена Ленина – 3
Кавалеры Ордена Красного Знамени – 16
Кавалеры Ордена Кутузова – 8
Кавалеры Ордена Богдана Хмельницкого – 3
Кавалеры Ордена Александра Невского – 17
Кавалеры Ордена Красной Звезды – 118
Удостоены почетных наименований – 37
ВСЁ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!
«В Великой Отечественной войне личный состав органов Тыла – интенданты, медицинские работники, автомобилисты, дорожники, работники военных сообщений, службы снабжения горючим и ветеринары успешно справились с поставленными перед ними задачами по обеспечению фронта. Личный состав органов Тыла достойно выполнил свой долг перед Родиной».
И. Сталин
Сталинский путь
ПРИКАЗ
Приказ Министра Вооруженных Сил Союза советских социалистических республик от 25 августа 1946 года № 35, изданный в честь пятилетия победы тыла ВС СССР
ВСЁ ТЫЛА – НЕТ ПОБЕДЫ!


75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ!


В честь
первых специалистов
службы ГСМ
САРАТОВ – РОДИНА ВОЕННЫХ ТЕХНИКОВ
СЛУЖБЫ ГОРЮЧЕГО ВООРУЖЁННЫХ СИЛ
СТРАНЫ СОВЕТОВ











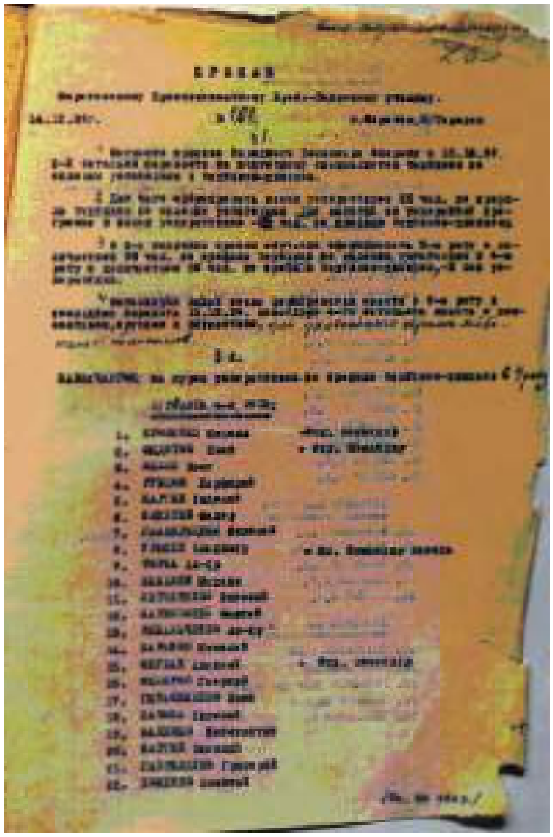


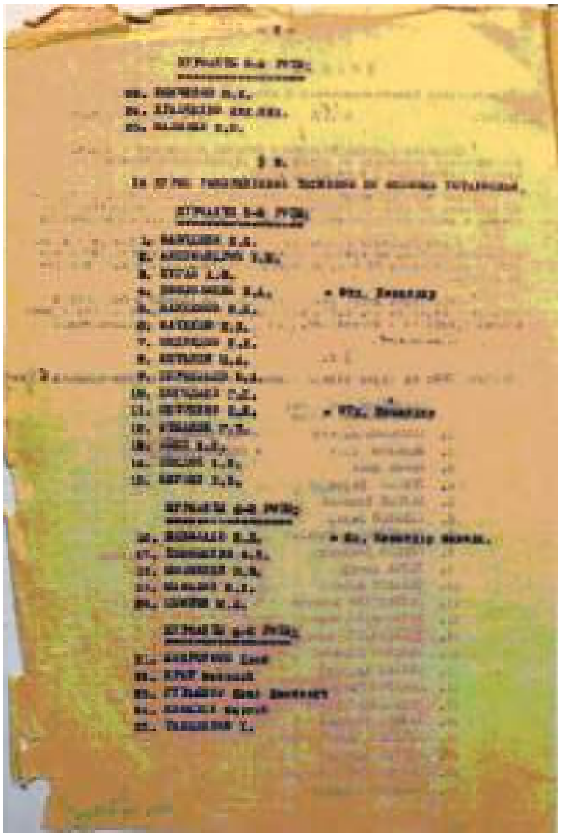


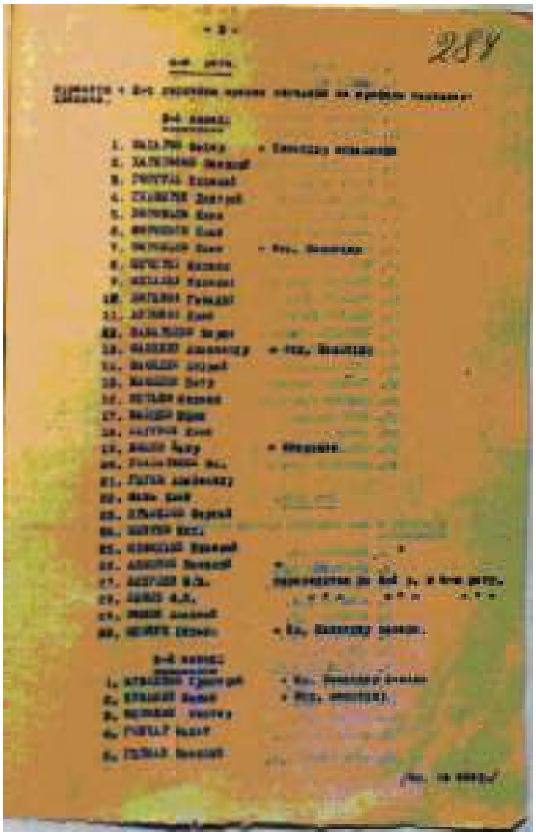


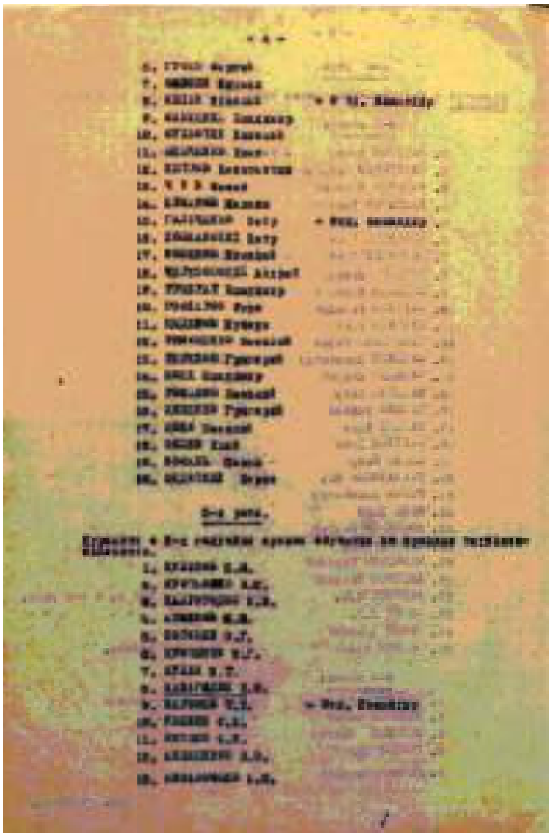


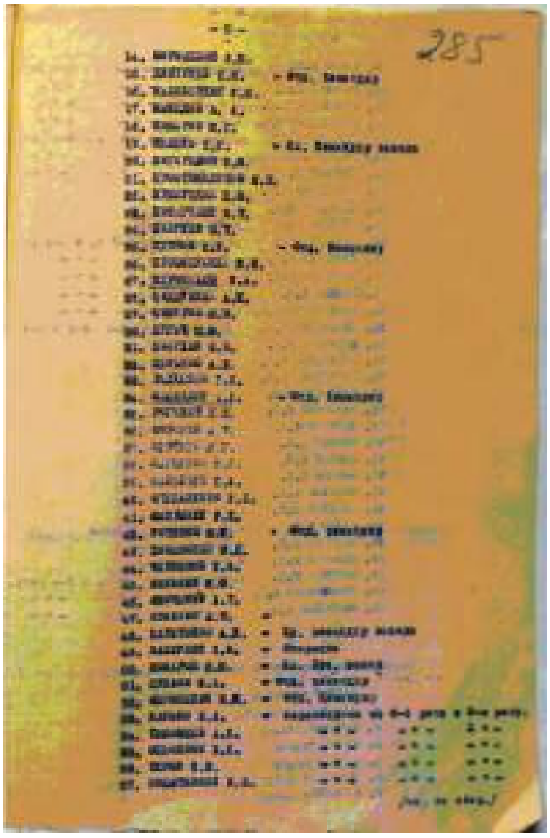

Дело №
103
25172-2

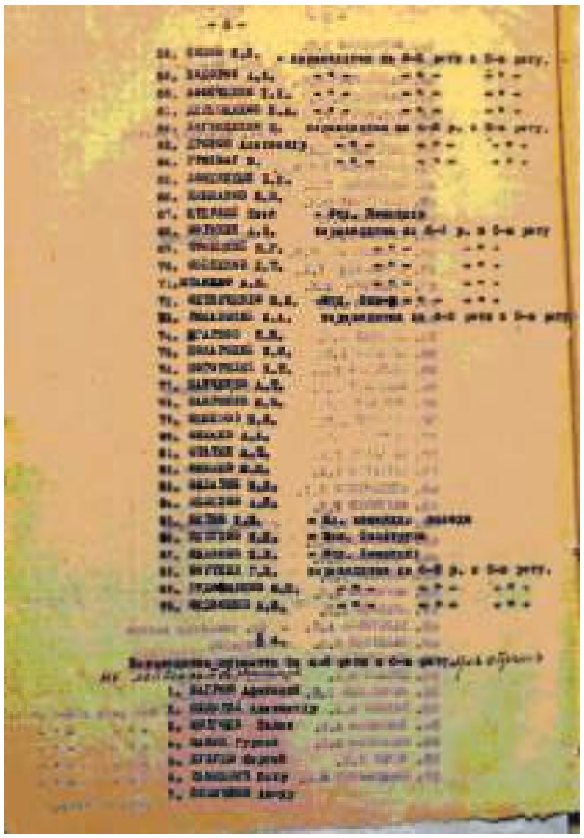


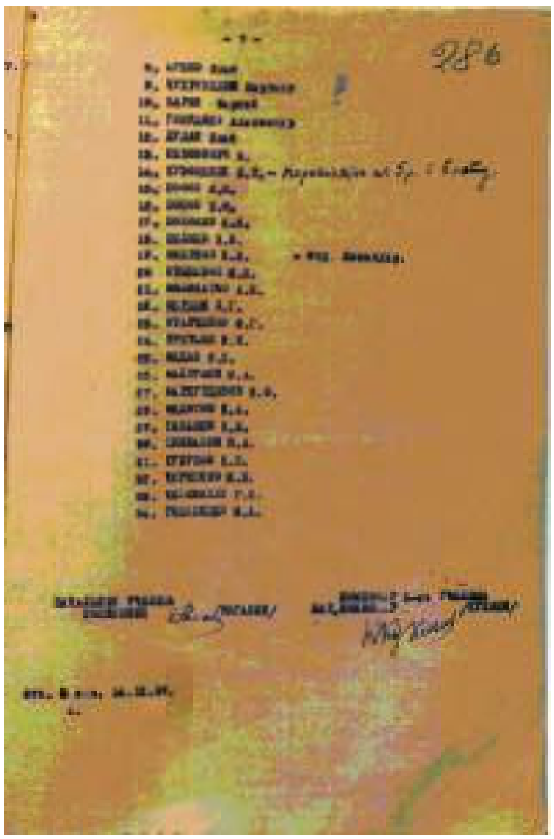



281




285




286

Приложение 21

Из записных книжек автора





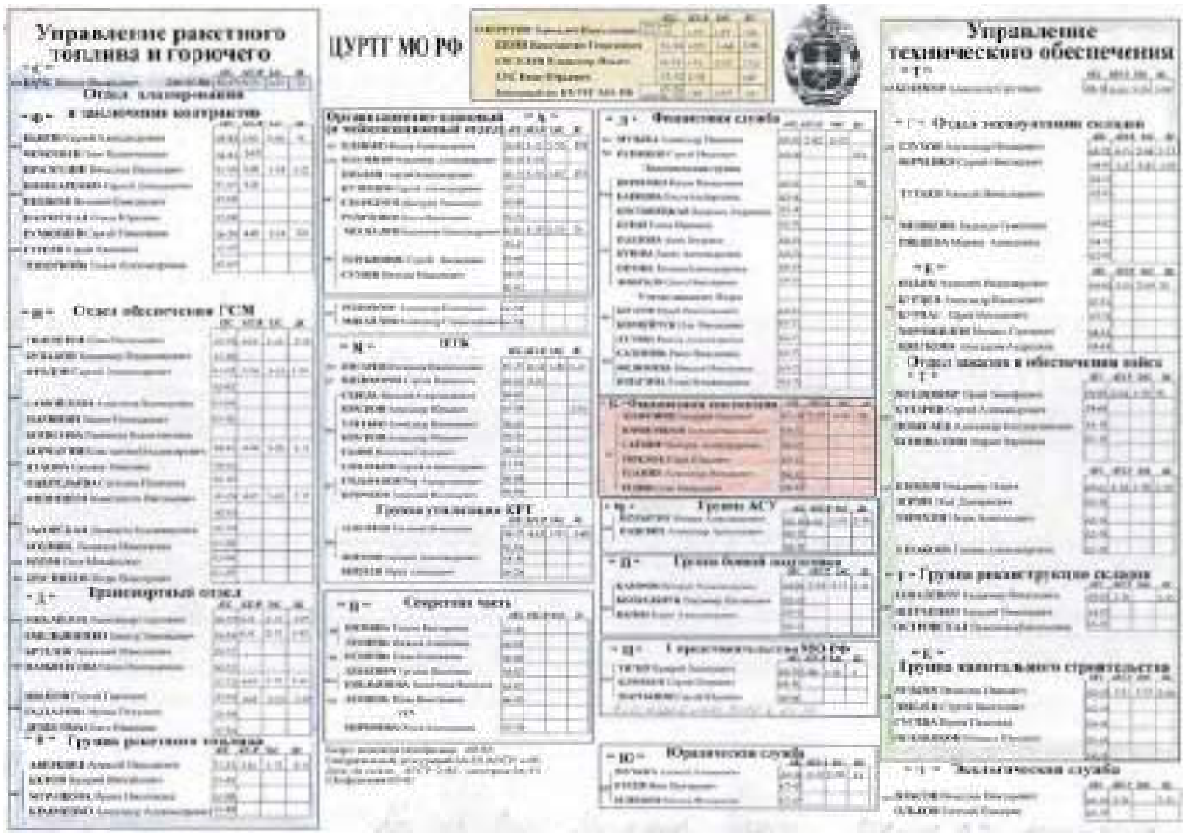




Встреча ветеранов в музее Службы горючего в преддверии 60-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. У стенда с трассой полевого магистрального трубопровода в Афганистане, слева направо: В. Г. Коваленко, Ш. С. Донгарян, К. Г. Шеин, М. И. Кабанов и Е. В. Якушенко



Заместитель министра обороны, генерал армии В. И. Исаков с друзьями, подчиненными, «афганцами» и ветеранами Тыла Вооруженных Сил в День памяти воинов-интернационалистов. 15 февраля 2004 г.



СЧУ службы горючего центрального подчинения

УПНТУ	**Шевцов** Алексей Васильевич	(8422)31-32-55
Ульяновск	**Морохов** Александр Валентин	(8422)34-53-72
	Пылин Александр Григорьевич	(8422)31-85-16
	Дежурный ***("Внешний")***	(8422)31-48-87
	Коммутатор	(8422)31-83-68
30031	**Торопкин** Владимир Александрович	34-94-40
Ульяновск	Дежурный	(8422)34-94-19
67753	**Редин** Виктор Егорович	592-29-49
Наро-Фоминск	**Гуменюк** Федор Николаевич	592-18-36
2167		
	Дежурный	592-18-36
67770	**Шмигельский** Сергей Сергеевич	296-28-29
Реутов	**Блинков** Михаил Алексеевич	521-56-20
1345		
	Дежурный	524-44-04
96530	**Бармин Александр Николаевич**	(09238)2-16-95
Ильино	**Пикишин** Валерий Евгеньевич	
		Искра-Вернисть-Манометр
		Искра-Репертуар-Манометр
42765	**Шафрай** Александр Алексеевич	(07522)65-47-06
Тамбов	**Быков** Юрий Петрович	
1885	**Еремин** Александр Владимирович	
	Дежурный	
44501	**Кустов** Анатолий Иванович	430-79-47
Очаково	**Шишлов** Александр Алексеевич	430-78-94
1346	*Дежурный*	430-70-70
	кстат полигон "Мозыри"	339-58-11

55469	**Кузнецов** Иван Иванович	592-18-06
Наро-Фоминск	**Абакумов** Владимир Алексеевич	592-18-06
95	***Искра-Энкграмма-Сокол***	
44235	**Шмалько** Владимир Алексеевич	
Ильино		
131	**Лосев** Сергей Алексеевич	***Искра-Вернисть- Прон***
	Антонов Андрей Викторович	***Искра-Репертуар-Прон***
74242	**Середа** Владимир Васильевич	141-20-62
(25 ГЗИИИ)	Чечеевен Игорь Валентинович	149-55-96
	Дежурный	144-15-70
Москва-Кунцево		141-97-28
751Р3	**Черепнев** Станислав Николаевич	(08536)3-41-11
Ростов-Ярославский	**Митин** Олег Викторович	
		Искра-Репейник-751 Р3
258Р3	**Пономарев** Анатолий Борисович	(86354)6-78-69
Батайск	**Масютин** Александр Иванович	
		Акация-Глава-Редактор-258 Р3
261Р3	**Минин** Анатолий Дмитриевич	(8162)19-96-92
Новгород	**Ирклиевский** Юрий Иванович	
		Вулкан-Нитро-261 Р3
114Р3	**Першинков** Сергей Владимирович	(38348)2-15-34
Мошково	**Чернышев** Сергей Викторович	3-61-38, 3-61-37
		Метеор-Лютет-114 Р3

Телефон в машине 247-71-66

400

ЗАО "АК "Трансинфопроект"

Руководство			
Президент	**Маслов Сергей Павлинович**	913-98-87	951-6745
Помощник Президента	*Гончаренко Елена Григорьевна*	913-98-87	
Первый Вице-президент	**Воробьев Валерий Александрович**	913-54-87	
		913-98-82	
Референт	*Иванова Марина Владимировна*	913-99-51	
		913-99-52	(факс)
Старший Вице-президент	**Макаров Сергей Павлович**	913-94-01	921-2611
		913-99-09	
Референт	*Загорина Ольга Юрьевна*	913-98-53	
Вице-президент	**Сидорова Светлана Валентина**	913-84-84	951-6700
Референт	*Лунев Марина Юльевна*	913-99-55	
Вице-президент	**Лыткин Виктор Валентинович**	913-98-66	921-8643
Референт	*Антонова Ирина Константиновна*	913-99-67	
Вице-президент	**Бутягин Борис Николаевич**	913-94-99	951-6733
Референт	*Данилов Николай Дмитриевич*	913-99-89	
Вице-президент	**Матюхин Андрей Владимирович**	913-98-98	
Референт	*Александрова Дарья Васильевна*	913-99-41	
		913-99-50	(факс)
Вице-президент	**Курбанова Мария Руслановна**	913-94-09	
Референт	*Дорошенко Светлана Алексеевна*	913-98-52	
Вице-президент	**Шапт Константин Георгиевич**	913-98-03	
Референт	*Денисова Валерия Анатольевна*	913-94-07	
Главный бухгалтер	Бондарева Ольга Сергеевна	913-94-05	
		913-99-08	
Советник Президента	Кострец Владимир Петрович	913-98-08	
Советник Президента	Рамазанханов Кайдар Турсынович	913-98-58	
Советник Президента	Комаров Юрий Николаевич	913-94-58	
Помощник Президента	Татьяна Юрий Иванович	913-98-58	
Помощник Президента	Кострецова Елена Александровна	913-98-07	
Помощник Президента	Бондаренский Владимир Леонидович	913-98-07	
Пом. Вице-президента	Горина Марина Дмитриевна	913-94-03	
Референт	Гаврилова Людмила Николаевна	913-94-19	
Референт	Семенова Надежда Викторовна	913-98-10	

	Наименование дочерних обществ	генеральный директор, контакты	Заместители директора по развитию, контакты
1	ЗАО «Юго-Запад Трансинфопроект»	Федотова Геннадий Анатольевич 8-917-112-18-85	Чусов Михаил Борисович 8-917-113-48-61
2	ЗАО «Центральный Трансинфопроект»	Александров Константин Трофимович 8-913-97-33-059	Вахрушев Павел Павлович 8-917-34-23-059 Начальник управления Волков Сергей Ростиславович 8-917-34-23-058
3	ОАО «Сибирский Трансинфопроект»	Мишенин Александр Константинович 1-913-8-356-402	Тайлаков Юрий Иванович 8-913-6-316-199
4	ЗАО «Инженерный Трансинфопроект»	Дмитриев Виктор Николаевич 927-72-33	Андреев Юрий Викторович 8-903-689-2228
5	ЗАО «Региональный Трансинфопроект»	Курбанов Сергей Русланович 8-950-500-66-52	Семенов Юрий Владимирович 8-910-098-88-83
6	ЗАО «Петербургский Трансинфопроект»	Мусин Владимир Витальевич 8-812-902-59-62 моб.	Цапов Игорь Павлович 8-812-963-91-94
7	ОАО «Трансинфопроект Волжский»	Сидоров Андрей Геннадьевич 8-(842)-256-54-38	Шабуловский Роман Олегович 8-(842)-287-3-89
8	ЗАО «Самарский Трансинфопроект»	Валерьянов Олег Иванович 8-939-654-79-58	Шишкова Сергей Николаевич 8-939-2-14-43
9	ЗАО «Инженерные изыскания»	Гаубе Олег Борисович 8-902-216-31-470	Никифоров Александр Петрович 8-985-752-16-87
10	ЗАО «Технологический Трансинфопроект»	И.О. ген.директора Кандин Виталий Иванович 926-46-23	
11	ЗАО «Геоинформационный»	И.О. ген.директора Иванов Андрей Николаевич 909-58-28	Сергеев Александр Николаевич 8-956-915-59-10
12	ЗАО «Трансинформ»	Дьяконов Виктор Валентинович 917-69-61	
13	ФГП «Самарский Трансинфопроект»	Прошкин Владимир Юрьевич 963-59-31	
14	ФГП «СЗТрансПроект»	Климанов Денис Викторович 925-46-19	
15	ЗАО «Балтийский Трансинфопроект»	Тагиров Рафаэль Шарифуллович 8-812-347-21-70 (секретарь)	Стажков Сергей Юрьевич 8-812-927-93-58
16	ФГП «Балтинформтранс»	Матюхин Андрей Владимирович 8-812-320-69-87 (ГТС) 926-93-73 моб.	

401

Руководящий состав компаний

	Должность	Фамилия, имя, отчество	Телефон	Адрес
ЮЗТС	Президент Электрификация Директор дирекции	**ХОДОРОВСКИЙ** Михаил Борисович **Бычков** Василий Викторович **Корнилов** Алексей Иванович **Кадрин** Александр Андреевич	955-55-56 925-10-42 755-03-08 247-08-05	103017, Тургеневская пл.,2а
СибТЭК	Президент Вице-Президент Первый Вице-Президент	**ПИНЧУК** Валерий Юрьевич **ОВФ** Валерий Александрович **ГОРОДЕЦКИЙ** Андрей Викторович	777-31-01 777-31-02 777-31-02	Спиридоновский, 2
ТЭК	Президент Первый Вице-Президент Директ. Директор Начальник отдела	**КУКУС** Юлиан Григорьевич **ТКАЧЕВ** Виталий Викторович **ГОРОДЕЦКИЙ** Александр Рафаилович **РОЙТЕР** Борис Иосифович	959-71-01 959-71-03 959-71-17 959-74-75	103051, ул. Сущевский вал, 49
ТК Сфера	Президент Вице-Президент Вице-Президент Начальник отдела Начальник отд. охраны	**АЛЕКПЕРОВ** Вагит Мусафирович **ШАРИФОВ** Вагит Сергеевич **САФИН** Радик Рафаилович **ФЕДОРЕЕВ** Сергей Анатольевич **СТОРОЖЕВОЙ** Юрий Филиппович **МУРАТОВ** Виктор Федорович	925-45-08 925-74-88 925-49-08 925-49-02 913-74-60 925-80-74	103051, Сущевский вал, 49, стр.11
Ресифа	Президент Первый Вице-Президент	**БОГДАНОВИЧ** Сергей Александрович **ЛОКТИОНОВ** Анатолий Гаврилович	777-44-21 (50) 777-44-91 (24)	Сафьяновская ул., 26/1
Лоцман	Генеральный директор Стил-директор-Зам. Ген. директора	**ЕСТЮНИН** Игорь Анатольевич **ЧЕРНЯЕВ** Валерий Петрович **СМИРНОВ** Алексей Анатольевич **БЕЛОВОВ** Виктор Николаевич **БОНДАРЬ** Игорь Георгиевич	206-14-88 206-0-20 206-12-89 206-10-92 206-12-46	103006, Тверская ул., 6/7
Сургутнефтегаз	Генеральный директор Зам. ген. директора	**БОГДАНОВ** Владимир Геннадьевич **ЗАХАРЧЕНКО** Василий Петрович	(3462) 42-98-27 (3462) 42-69-23	628403, г. Сургут, Нефтяников, 63/1
Самарнефть	Президент Вице-Президент	**ГЛЕБОВ** Аркадий Сафронович **СУХАНОВ** Юрий Евгеньевич	377-2-08 377-2-54 387-63-39 387-45-51	443100, г. Самара, ул. Куйбышева, 135/1
ПТС	Генеральный директор	**РОЗОВ** Сергей Геннадьевич	955-62-82	



1949-38. Шахов К. Г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НЕФТЕПРОДУКТАМИ
/Госкомнефтепродукт СССР/

103210, Москва, Покровский бульвар, 3

для служебного пользования
Экз. № 8

СПИСОК СЛУЖЕБНЫХ ТЕЛЕФОНОВ
мая 1985 года

Москва

РУКОВОДСТВО ГОСКОМИТЕТОМ
СОВЕТНИКИ РУКОВОДСТВА

Госкомнефтепродукт РСФСР 55
Госкомнефтепродукт Украинской ССР 55
Госкомнефтепродукт Белорусской ССР 56
Госкомнефтепродукт Узбекской ССР 56
Госкомнефтепродукт Казахской ССР 56
Госкомнефтепродукт Грузинской ССР 57
Госкомнефтепродукт Азербайджанской ССР 57
Госкомнефтепродукт Литовской ССР 57
Госкомнефтепродукт Молдавской ССР 58
Госкомнефтепродукт Латвийской ССР 58
Госкомнефтепродукт Киргизской ССР 59
Госкомнефтепродукт Таджикской ССР 59
Госкомнефтепродукт Армянской ССР 60
Госкомнефтепродукт Туркменской ССР 60
Госкомнефтепродукт Эстонской ССР 61

Алфавитный указатель 57

ОГЛАВЛЕНИЕ

Индекс — Стр.

Руководство 3
20 Управление делами 4
27 Главное управление экспорта, импорта и валютных нефтепродуктов 13
Правовое управление материально-технического снабжения 15
Главное управление материально-технического снабжения 16
Главное управление капитального и комплексного строительства 22
11 Управление капитального строительства 24
12 Управление по транспортировке нефтепродуктов 29
13 Управление эксплуатации и развития нефтебазового хозяйства и автозаправочных станций 29
14 Отдел управления 30
15 Управление науки, новой техники и автоматизированных систем управления 32
16 Планово-финансовое управление 33
17 Управление организации труда, заработной платы и социального развития 37
18 Управление оборудования и материально-технического снабжения 41
19 Управление кадров 41
20 Управление военных комиссаров 42

Индекс — Стр.

21 Отделение бухгалтерского учета и отчетности 43
22 Отдел охраны труда, техники безопасности и охраны окружающей среды 46
23 Экономический отдел и арбитража 47
24 Отдел юрисконсульта правового и книг 48
25 Информационно-диспетчерский отдел 48
27 Государственная инспекция СССР по контролю за использованием нефтепродуктов и нефтяным хозяйством 49
28 Научно-технический совет 50
30 Первый отдел 50
31 Отдел главного механика и главного энергетика 51
32 Хозяйственное управление 52
33 Гаражное хозяйство 53
Общественные организации 53

ГОСКОМНЕФТЕПРОДУКТ СССР
Телетайн: 111618 "Нефть",
телефон: Москва, Госкомнефтепродукт СССР

Занимаемая должность	Фамилия, имя, отчество	ГТС телефон	Городской №
РУКОВОДСТВО			
Председатель Госкомнефтепродукта СССР	ХУРАМШИН Адгат Харисович	925-32-21	
Помощник Председателя	КУТЕЛИАДЗЕ Николай Васильевич	925-10-33	
Помощник Председателя	ФЕДОРОВ Владимир Степанович	251-16-85 265-69-71	
Секретарь	БЕСПРЯТОВА Анна Алексеевна	925-32-15	
Заместитель Председателя	ГУЛЬЯНИЧЕВ Гаянэ Григорьевич	925-05-33	
Первый заместитель Председателя	КОЗЛОВ Анатолий Александрович	251-19-[illegible]	
Помощник	ГОЛИКОВ Анатолий Владимирович	[illegible]	
Секретарь	[illegible]	925-99-23	
Помощник	ТУМАНОВ Владимир [illegible]	367-50-60 [illegible]	
Секретарь	[illegible]	297-51-97	
Управляющий делами	ГОЛИКОВ Анатолий Константинович	237-27-86	
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ КАПИТЕЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА			
Начальник Главного управления - член коллегии	[illegible]	[illegible] 220-75 925-12	
Заместитель Главного управления	[illegible]	[illegible]	

Занимаемая должность	Фамилия, имя, отчество	Городской №
Заместитель Председателя	КОРОЛЕВ Михаил Сергеевич	206-[illegible]
Помощник	КУЗНЕЦОВ Глеб Иванович	297-[illegible]
Секретарь		297-[illegible]
Заместитель Председателя	КОЗЛОВ Семен Спиридонович	206-[illegible] 267-[illegible]
Помощник	АЗАРОВ Владимир Семенович	206-[illegible] 267-[illegible]
Секретарь		206-[illegible] 265-[illegible]
Заместитель Председателя	НАСАЛОВ Владимир Григорьевич	227-[illegible] 265-[illegible]
Секретарь		251-[illegible] 265-[illegible]
Заместитель Председателя	ГУДКОВСКИЙ Алексей Дмитриевич	297-[illegible]
Производственно-технический отдел		
Заведующий отделом - главный инженер - начальник отдела	ПОПОМАРЕВ Владимир Тимофеевич	220-75-61 220-76-97
Ведущий инженер	УТКИНА Наталья Александровна	220-76-24
Ведущий инженер	ЗАЙЦЕВА [illegible] Тамара [illegible]	220-74-04
Ведущий инженер	ФИЛИППОВ [illegible] Геннадий [illegible]	220-75-18
Ведущий инженер	ШИГИН Александр Константинович	220-73-38
Старший инженер	ГУРКОВ Сергей Васильевич	251-75-88
Инженер	ГРАЧЕВА Наталья Николаевна	220-74-13
[illegible]	САМОЙЛОВА [illegible] Александровна	220-73-86
[illegible]	[illegible]	[illegible]
Начальник отдела	КОЗЛОВСКИЙ Николай Николаевич	251-81-88



Для служебного пользования

Экз. № 002416

СПИСОК

СЛУЖЕБНЫХ ТЕЛЕФОНОВ РАБОТНИКОВ ЦЕНТРАЛЬНОГО АППАРАТА, УПРАВЛЕНИЙ, ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ ГОСКОМНЕФТЕПРОДУКТА РСФСР ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ РСФСР

4584

СОДЕРЖАНИЕ

Руководство . . . 7
Управление перевозок . . . 9
Управление экспедиции автотранспортного хозяйства . . . 11
Управление экспедиции авиационных топлива, масла и нефтепродуктов . . . 12
Управление эксплуатации и развития нефтебаз . . . 13
Эксплуатационное управление . . . 14
Техническое управление . . . 16
Планово-финансовое управление . . . 17
Управление капитального строительства и капитального ремонта . . . 20
Управление труда и заработной платы . . . 21
Управление бухгалтерского учета . . . 22
Управление Госнефтеснабсбыта РСФСР . . . 23
Отдел поставок нефтепродуктов для экспорта . . . 24
Отдел распределения нефтепродуктов . . . 25
Отдел ресурсов и качества нефтепродуктов . . . 26
Отдел военных сообщений . . . 27
Отдел охраны предприятий, зданий, сооружений, ценностей и техники безопасности . . . 28
Управление материально-технического снабжения и оборудования . . . 29
Отдел механизации и учета поставок нефтепродуктов . . . 30
Отдел рационализации и изобретательства . . . 32
Юридический отдел и арбитраж . . . 33
Контрольно-ревизионный отдел . . . 34
Первый отдел . . . 35
Второй отдел . . . 36
Советник при президенте Госкомнефтепродукта РСФСР . . . 37
Канцелярия . . . 38
Машинописное бюро . . . 39
Научно-технический совет . . . 40
Партбюро . . . 41
Местный комитет . . . 41
Комитет ВЛКСМ . . . 41
Группа гражданской обороны . . . 41

Вышестоящие организации
Госкомнефтепродукта РСФСР

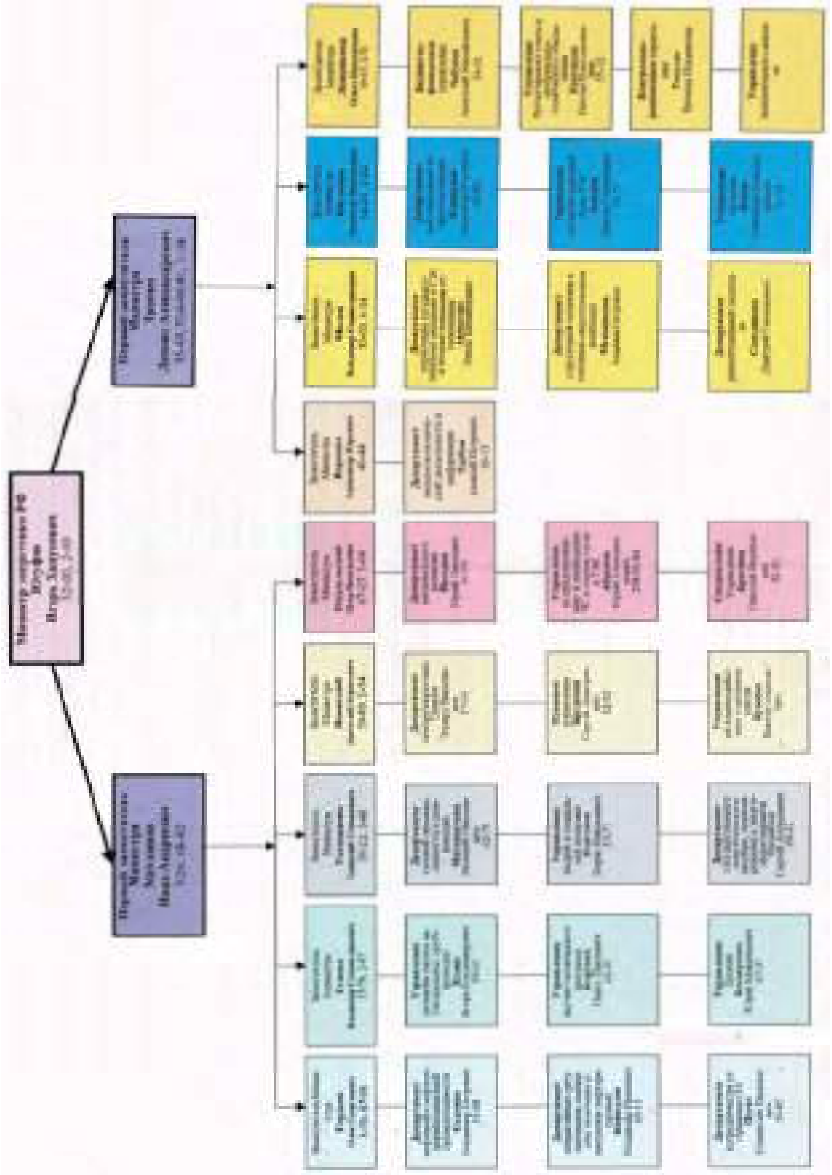
Московское управление . . . 42
Московский производственный сортовой автотранспортный . . . 45
Московская нефтебаза . . . 46
Перовская нефтебаза . . . 47
Люберецкая нефтебаза . . . 48
Павелецкая нефтебаза . . . 49

Московское районное управление материально-технического снабжения . . . 50
Ленинградское управление . . . 51
Центральное конструкторское бюро АСУ нефтепродукт (ЦКБ АСУнефтепродукт) . . . 52
Строительно-монтажный трест «Нефтебазстрой» . . . 53

Управления, отделения Госкомнефтепродукта РСФСР

Алтайское управление . . . 54
Архангельское управление . . . 56
Астраханское управление . . . 58
Башкирское управление . . . 60
Белгородское управление . . . 62
Брянское управление . . . 64
Волгоградское управление . . . 65
Вологодское управление . . . 66
Воронежское управление . . . 68
Горьковское управление . . . 71
Грозненское управление . . . 74
Грузинский филиал металлической тары . . . 76
Дагестанское управление . . . 77
Якутское управление . . . 79
Калужское управление . . . 81
Кемеровское управление . . . 84
Калининградское управление . . . 89
Кемеровское управление . . . 90
Кировское управление . . . 92
Краснодарское управление . . . 95
Красноярское управление . . . 96
Курганское управление . . . 98
Курское управление . . . 100
Ленинградское управление . . . 102
Липецкое управление . . . 104
Магаданское управление . . . 106
Мурманское управление . . . 108
Новгородское управление . . . 110
Новосибирское управление . . . 112
Омское управление . . . 114
Оренбургское управление . . . 117
Орловское управление . . . 119
Пензенское управление . . . 121
Пермское управление . . . 123
Приморское управление . . . 125
Псковское управление . . . 127
Ростовское управление . . . 129
Саратовское управление . . . 131
Сахалинское управление . . . 133
Свердловское управление . . . 135
Смоленское управление . . . 137
Тамбовское управление . . . 139
Тюменское управление . . . 141
Тульское управление . . . 143
Тюменское управление . . . 145
Удмуртское управление . . . 146
Хабаровское управление . . . 148
Челябинское управление . . . 150
Чеченское управление . . . 152
Якутское управление . . . 153
Ярославское управление . . . 155
Центральная научно-исследовательская лаборатория (ЦНИИТЭ) . . . 157
Институт «Нефтегазинформатика» . . . 159


РУКОВОДСТВО
Должность
Фамилия, имя, отчество
№ телефона



Приложение 22

На белорусском направлении





















Рекогносцировка района учений, н. п. Ромашково Витебской обл.,
Республика Беларусь, март 2003 г.



Рекогносцировка района учений, 2180 база горючего, г. Орша, март 2003 г.










РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ДИПЛОМ
ЛАУРЕАТА ПРЕМИИ ИМЕНИ ГЕНЕРАЛА АРМИИ А. В. ХРУЛЕВА
Шешу
Константину Георгиевичу

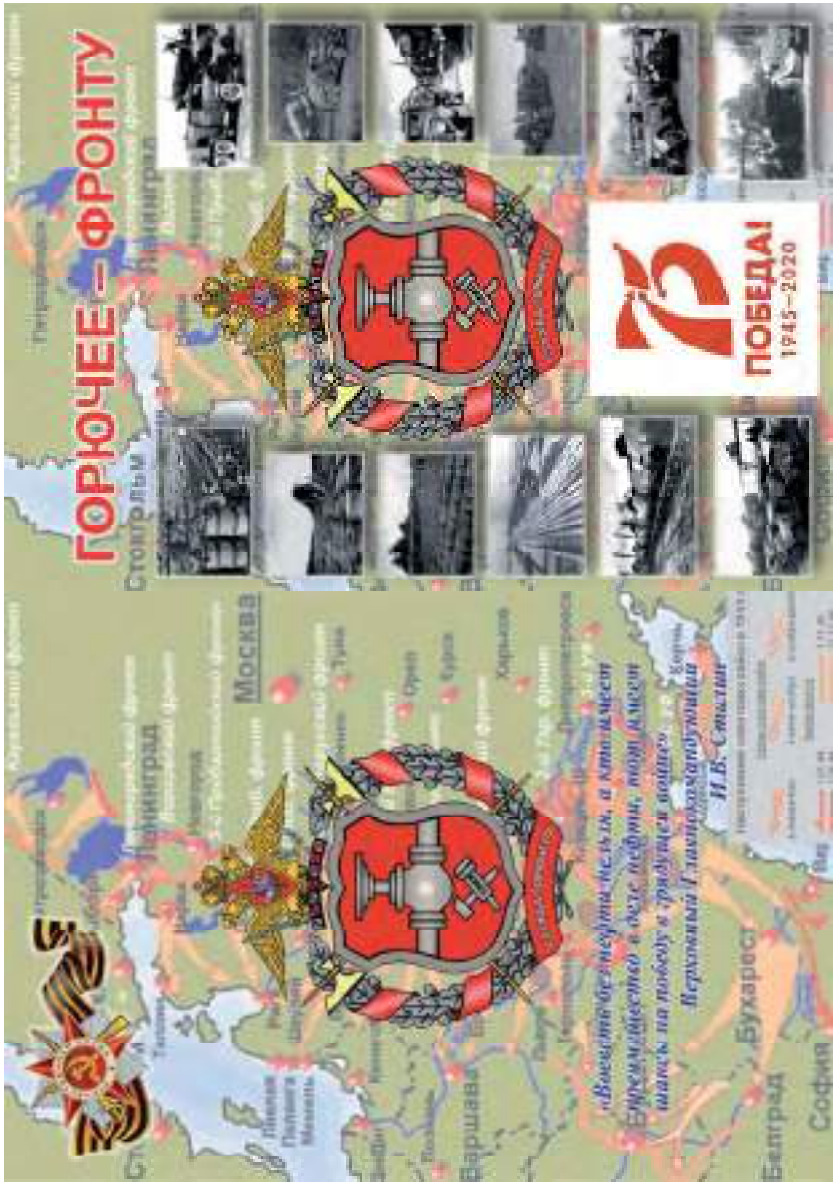


Москва, декабрь 1999г. Подписание протокола об утилизации на предприятиях МО Российской Федерации ракетных топливных ВС Республики Беларусь. Слева на фото: Начальник ЦЭ РВ МО РФ генерал-майор Старостин Г.П., справа – Заместитель начальника службы горючего войск МО РБ полковник Журко В.А.



Москва декабрь 1999г. Подписание протокола о взаимодействии генерал-майора Шкиля К.Г.

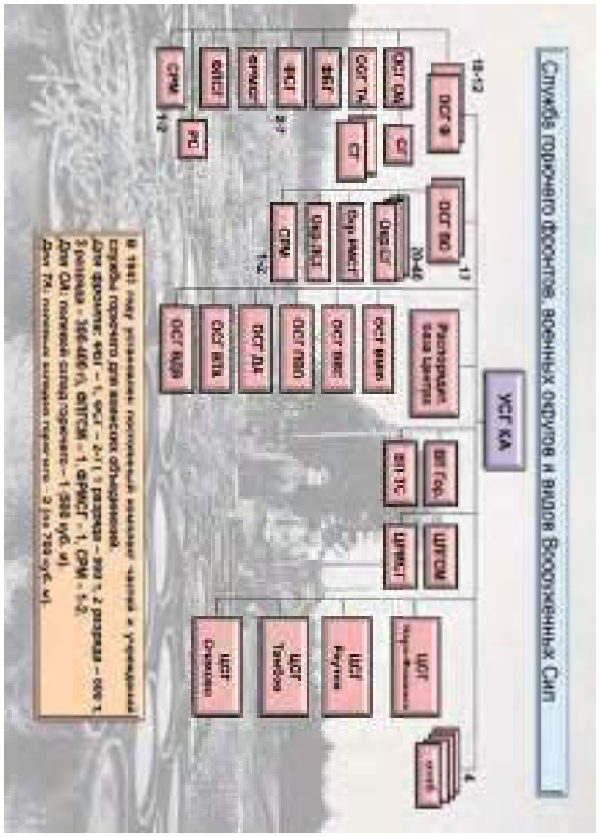
Горючее – фронту




СЛУЖБА ГОРЮЧЕГО
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ


Расход горючего Красной Армией* за время войны, тыс. т
Расход горючего в основных операциях
Завозы горюче-смазочных материалов к концу войны


Управление снабжения горючим Красной Армии
Во время войны УСГ КА возглавляли:


Служба горючего фронтов, военных округов и видов Вооруженных Сил
УСГ КА

Образцы основных технических средств обеспечения войск горючим в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.



Автобензозаправщик ЗИС-5 | Автобензозаправщик ГАЗ-АА | Бензозаправщик БЗ-ЗиС-5Б

Вычислительная машина ВМ-3 (на шасси ЗИС-5) | Водомаслозаправщик ВМЗ-3А (шасси ЗИС-6) | Автобензовоз (дизельный)

Бензозаправщик БЗ-30У | Бензозаправщик БЗ-30 | Бензораздаточная станция БРС-4Б1

Всепогодная ВПП-80 | Водомаслозаправщик конт. Аллеманн | Паровой котел «ПЕТ» | Цистерна обтекаемая

Обеспечение горючим битвы под Москвой (30.09.1941 г. – 20.04.1942 г.)

5 декабря – День начала контрнаступления советских войск против немецко-фашистских войск в битве под Москвой в 1941 г.

В начале ноября 1941 г. интендантство Центра вело сосредоточение запаса горючего в районы Сосновогорска и Елца, отдельно в район Кременок, как правило, включая по 50–60 цистерн.

К началу декабря 1941 г. войска Западного фронта имели 5–6 заправок горючего, развернутых с учетом предстоящего контрнаступления, около 70% было подвезено непосредственно в войска и на промежуточные склады. Важную роль в подаче горючего сыграли полевые автомобильные батальоны Центра, созданные по указанию начальника Тыла КА А.В. Хрулева. Так, за 20 часов на трех автомобилях нефтебаза Бобруйск отправила 30 тыс. бочек в отправкою 5900 т горючего 41, 50 и 10 армиям, что обеспечило активные действия левого крыла Западного фронта в контрнаступлении.

За период битвы под Москвой войскам израсходовалось 294,4 тыс. т всех видов горючего, из них на оборонительную операцию было израсходовано 70 тыс. т или 24%.



Заправка танка горючим

Горючее осажденному Ленинграду

27 января – День снятия блокады с Ленинграда (1944 г.)

До наступления зимы 1941 г. запасы горючего Ленинградскому фронту были организованно по Ладожскому озеру баржами, в т.ч. горючего: авиабензина – 1035 т, автобензина – 1106 т, керосина – 1280 т и масел – 86 т.

5 декабря был сформирован батальон инспектора ГАИ, который вместе с 446 отб. был отправлен по льду Ладоги за горючим на первоначальную базу (ст. Заборье Северной железной дороги).

Ежесуточно по льду перевозилось до 670 т горючего на западный берег, в итоге было поставлено 17,4 тыс. т. На западном берегу Ладожского озера ФСТ № 1130 была организована приемка горючего на железнодорожный транспорт.

25 апреля 1942 г. по предложению УСТ КА и ОСТ НКВ ВМФ принял постановление о прокладке трубопровода по дну Ладожского озера. Уникальный трубопровод протяженностью 30 км, в т.ч. 22 км под водой, был проложен за 45 дней. В последующем подводная часть была доведена до 37 км, а общая длина – до 35 км. По трубопроводу последовательно перекачивались четыре сорта горючего: автобензин, авиаген, керосин и дизельное топливо. Всего было поставлено 47,4 тыс. т горючего.



Прокладка кабеля по дну для нового трубопровода через Ладожское озеро

Горючее для Сталинградской битвы (17.07.1942 г. – 02.02.1943 г.)

2 февраля – День разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Сталинградской битве (1943 г.)

Горючее действующим войскам южного Сталинграда подавалось с Кавказа по Каспийскому морю и далее по Волге. Для войск, действующих северное Сталинграда, горючее отгружалось из Саратова, Сызрани, Ярославля, Казани, Орска, Перми и Уфы.

С 12 июля по 19 ноября 1942 г. Юго-Западному, Сталинградскому и Донскому фронтам было поставлено 109,5 тыс. т всех видов горючего. Общий расход горючего за этот период составил 93,6 тыс. т.

К 19 ноября 1942 г., началу контрнаступления, тыл Сталинградских фронтов имели в наличии: авиабензина – 7 заправок, автобензина – 3,3 заправки и дизельного топлива – 8,8 заправки.

С 19 ноября по 31 декабря 1942 г. Ставкой было подано фронтам 19,4 тыс. т (6,7 заправки) автобензина.

Всего в Сталинградской битве с 17 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. было израсходовано 187,9 тыс. т горючего (наиболее высокий расход был по авиабензину – 72 заправки).



Слив горючего из цистерны для отправки бойцам

Обеспечение войск горючим в битве за Кавказ
(25.07.1942 г. – 01.04.1943 г.)

Сохранение Грозного и Баку имело исключительное значение для обеспечения Вооруженных Сил горючим. Эта задача возлагалась на Северо-Кавказский и Закавказский фронты.

Для обеспечения Северо-Кавказского и Закавказского фронтов имелись ресурсы горючего было достаточно, но подача его войскам по железной дороге была крайне затруднена. Подвоз осуществлялся по Черному морю и единственной железной дороге.

Для обеспечения передовых требований частей 37 армии Закавказского фронта к концу горючего были привлечены самые транспортные самолеты 4 воздушной армии, совершившие 140 рейсов.

В ходе наступательных боев войсками двух фронтов ежедневно расходовалось до 894 т горючего (на 132 т больше суточного расхода в оборонительных боях).

За весь период битвы за Кавказ с 25 июля 1942 г. по 4 апреля 1943 г. войсками СКФ и ЗакФ было всего израсходовано 384 тыс. т всех видов горючего.



Заправка боевых самолетов

Обеспечение горючим Донского-Сталинградской операции
(17.06 – 29.08.1942 г.)

Запасы горючего для этой операции начали создавать еще в мае, одновременно с подготовкой Белорусской операции. В соответствии с постановлением ГКО они были определены в размере: авиабензина – 20 заправок, танкового горючего – 35 заправок и автобензина – 10 заправок, что в общей сложности составляло 65 тыс. т.

В ходе операции расход авиабензина составил 48% расхода всех видов горючего. При среднесуточном расходе за операцию 0,17 заправки в отдельные дни его расход составлял 0,25, а высокоинтенсивного авиабензина даже 0,35 заправки, что было связано с высокой активностью авиации в ходе операции.

Из израсходованных 84 тыс. т горючего расход авиационного горючего составил 20,1 тыс. т.

Рост дали расходы авиационного горючего и операциях предъявили повышенные требования не только к своевременности обеспечения их авиации, но и к улучшению контроля качества, контроля за приемом, хранением, транспортированием и заправкой горючим самолетов.



Заправка истребителя самолетом

Обеспечение горючим в Крымской операции
(8.04 – 12.05.1944 г.)

Железнодорожные транспорты с горючим отправлялись из Грозного и Баку на Таманский полуостров, где разгружались на ФСТ. Затем горючее автотранспортом доставлялось на берег Керченского пролива в район Кист Чушка. Оттуда через пролив, часто под огнем противника, оно переправлялось на Керченский плацдарм средствами, изготовленными ремонтной мастерской ОСГ.

Механической 90-тонный паром за четыре отсека мог одновременно перевозить одновременно несколько сорок горючего. Для этих же целей были приспособлены суда с тележек железнодорожные цистерны грузоподъемностью 20 т. Горючее на Тамани заливалось в эти цистерны и буксировалось катерами в район Керчи. Над водой находилась только крышка цистерны, что обеспечивало скрытность.

С 27 марта по 7 апреля 1944 г. с Таманского полуострова на берег Крыма было переправлено около 3000 т горючего.

Всего в ходе Крымской операции было израсходовано 36,1 тыс. т всех сортов горючего.



Заправка автомобильной техники

Горючее в ходе операции по освобождению Курской дуги
(08.07 – 23.08.1943 г.)

23 августа – День разгрома советскими войсками немецко-фашистских войск в Курской битве (1943 г.)

Для обеспечения летней кампании 1943 года на Западном, Брянском, Центральном, Воронежском, Юго-Западном и Степном фронтах предусматривалось создание запасов авиабензина в количестве 20 заправок и танкового горючего – 15 заправок, а всего – более 300 тыс. т.

Пребывание запасов горючего в войсках, выполнение дополнительных запасов в понятиях осуществлялось за счет использования имеющихся бочкотары, автотанкеров КШ-2, КЦ-6 и других емкостей.

Среднесуточный расход горючего в обороне составил 1376 т, самый высокий уровень по авиабензину – 448 т (0,55 заправки). В контрнаступлении среднесуточный расход достиг 3000 т. Для задачи войскам такого количества горючего составило привлекалось 1500 грузовых автомобилей.

Общий расход горючего в Курской битве с 5 июня по 23 августа 1943 г. составил 135789 т, плюс 70000 т было израсходовано в эксплуатационный период.



Заправка вертолетов Ми-24

Горючее в Белорусской операции

(23.06 – 29.08.1944 г.)

Постановлением ГКО предусматривалось к 1 июня 1944 г. создать на Белорусских фронтах запасы горючего в размере: автобензина – 20 заправок, танкового горючего – 15 заправок и автобензина – 10 заправок.

За Белорусскую операцию, продолжающуюся более двух месяцев, фронтам было отгружено около 257 тыс. т горючего, в среднем 3600 т в сутки. С учетом расхода на передвижку войск в расход в подготовительный период общий расход горючего составил 420 тыс. т. Это значительно больше, чем расход в операциях под Ленинградом и Новгородом, а также при освобождении Правобережной Украины и Крыма, вместе взятых.

В операции «Багратион» служба горючего умело применяла богатый опыт трех предшествующих лет войны для организации бесперебойного обеспечения горючим всех боевых действий фронтов. Не ниже служба не было ни одного случая невыполнения поставленных задач.



80% необходимого для фронта бензина, 90% смазочных масел производилось из Бакинской нефти

Обеспечение горючим Ясско-Кишиневской операции

(20.08 – 30.09.1944 г.)

Для обеспечения боевых действий 2-го и 3-го Украинских фронтов предусматривалось создать запасы горючего в размере 78980 т горючего.

По свидетельству генерала армии А.М. Радзиевского 6-я танковая армия в Ясско-Кишиневской операции зажигала 1288 т трофейного горючего, составившего 91,5% общего расхода армии в операции.

Всего за операцию 2-му и 3-му УФ было составлено 50,4 тыс. т всех видов горючего, в среднем 1200 т в сутки. Среднесуточный расход горючего составил около 1250 т.

На автомобильных дорогах были созданы специальные пункты выдачи ГСМ и автотранспортчастей в соединений.

Серьезные трудности возникли с обеспечением горючим войск фронта при форсировании Дуная.

Силами АСТ 57-й армии и ФРМ были развернуты полевые складские трубопроводы с линии берега реки на правый. Незначительные количества ГСМ доставлялись через Дунай с помощью паромов.



Заправка танков ГСМ

Горючее в тылах наступления советских войск по освобождению Правобережной Украины

(24.01 – 17.04.1944 г.)

Для обеспечения 1, 2 и 3-го Украинских фронтов в течение января 1944 г. были созданы запасы горючего в размере 27,7 тыс. т.

До марта 1944 г. горючее с пунктов налива отгружалось железнодорожным транспортом на распределение фронтов на левом берегу Днепра (Дарница, Полтава, Запорожье и Днепропетровск). Через Днепр горючее транспортировалось по полевому трубопроводу.

С марта 1944 г., по мере восстановления железных дорог и наведения мостов, распределение фронтов были перемещены на правый берег Днепра. В связи с весенней распутицей горючее доставлять войскам приходилось с использованием транспортной авиации, а иногда и явочным транспортом.

Для обеспечения наступления с 24 января по 17 апреля 1944 г. четырем Украинским фронтам было подано более 171,6 тыс. т горючего, в среднем более 2 тыс. т в сутки.

Обеспечение горючим Восточно-Прусской и Висло-Одерской операций

(ноябрь 1944 г. – январь 1945 г.)

С ноября 1944 г. по январь 1945 г. было всего отгружено 281746 т горючего, в том числе: 1-му БФ – 86294 т, 2-му БФ – 74967 т, 3-му БФ – 53421 т и 1-му УФ – 67064 т.

Высокий среднесуточный расход горючего в наступлении требовал ежедневной отгрузки каждому фронту только автомобильного бензина около двух полновесных транспортов общей массой 1,1–1,2 тыс. т, не считая подачи других видов горючего.

Особая забота проявлялась о танковых войсках, действующих в отрыве от основных сил фронтов. Из 40 наступательных операций танковых армий в 1943–1945 гг. только в трех из них не было отрыва (6-я гв. ТА в Корсунь-Шевченковской, 1-я и 2-я гв. ТА в Берлинской операциях). В 27 операциях танковые войска отрывались от основных сил фронта на расстояние от 60 до 120 км.

Горючее в Берлинской операции

(16.04 – 08.05.1945 г.)

Период подготовки операции занял около двух недель. За этот промежуток времени были приняты срочные меры к созданию необходимых запасов горючего, прежде всего на 1-м БФ и 1-м УФ.

По состоянию на 16 апреля (начало операции) обеспеченность горючим фронтов составила:

1-й БФ – 46942 т, в т.ч. автобензин – 13602 т (9,13 заправки), автобензин – 26174 т (4,9 заправки), дизтопливо – 7164 т (4,6 заправки);

1-й УФ – 32403 т, в т.ч. автобензин – 7794 т (10 заправок), автобензин – 11968 т (3,8 заправки), дизтопливо – 5641 т (5,1 заправки).

Основная масса созданных запасов горючего была сосредоточена непосредственно в войсках, а армейские и фронтовые склады горючего максимально приближены к войскам.

Расход всех видов горючего войсками достиг 150 тыс. т, или в среднем 8,8 тыс. т в сутки, при этом доля автобензина составила 58 процентов.



Заправка танковых самолетов

НАЧАЛЬНИКИ ОТДЕЛОВ СНАБЖЕНИЯ ГОРЮЧИМ ФРОНТОВ

полковник **АЛЕКСЕЕВ А.М.** 1 и 4 Украинский фронт 1944–1945 гг.	инженер-полковник **АНДРЕЕВ Д.В.** Центральный, Сталинградский фронт 1942–1943 гг.	полковник **АФАНИН И.С.** Волховский фронт 1941–1944 гг.	полковник **БЕЗРУЧКО Г.А.** 2 Дальневосточный фронт 1945 г.
полковник **БОЛЯЧЕВ В.А.** Закавказский фронт 1941 г.	инженер- подполковник **БАРДАВЕР Е.М.** 4 Украинский фронт 1944 г.	подполковник **ВОЛКОВ А.Е.** Дальневосточный, Резервный, 2 Прибал- тийский фронт 1941–1944 гг.	подполковник **ГАМЛИР Б.В.** Закавказский фронт 1945 г.
полковник **ГИРИН Н.А.** Забайкальский фронт 1941–1944 гг.	полковник **ГУБСКИЙ М.З.** Брянский, 2 Прибалтийский фронт 1942–1945 гг.	генерал-майор тех. войск **ЖУКОВ А.К.** Калининский, 1 Прибал- тийский фронт 1942–1945 гг.	инженер-полковник **ИВАНОВ П.П.** Воронежский фронт 1942–1943 гг.
генерал-майор тех. войск **ИГРИЦКИЙ Н.Б.** Юго-Западный, 3 Укр. фронт 1941–1944 гг.	полковник **ИВАНОВ М.А.** Северо-Западный, Ленинградский фронт 1942–1943 гг.	полковник инт. сл. **ИСАЙКИН Н.И.** 3 Прибалтийский фронт 1944 г.	генерал-майор инт. сл. **КОБЫРЗИН А.Г.** 2 Белорусский фронт 1944–1945 гг.
генерал-майор тех. войск **КОНДРАТЬЕВ А.И.** 2 Украинский, Забайкальский фронт 1943–1945 гг.	полковник **КУЛЬБИН П.Я.** Северо-Западный фронт 1942–1943 гг.	полковник **ЛЕВЧЕНКО М.И.** Ленинградский фронт 1943–1945 гг.	подполковник **ЛИГА П.П.** 1 Дальневосточный фронт 1945 г.
полковник **ЛУБЯНОВ С.В.** Северо-Кавказский, Северо-Кавказский фронт 1942–1943 гг.	генерал-майор **ПОЛЮХИН Н.Н.** Южный, Брянский, Центральный, 1 Белорусский фронт 1943–1945 гг.	полковник **МОЗЕНКО И.Н.** Ленинградский фронт 1943–1944 гг.	полковник **ПИРОГИН М.В.** 3 Украинский фронт 1944 г.
полковник **САМОЙЛЮК П.Ф.** 4 Украинский фронт 1944–1945 гг.	генерал-майор инт. сл. **САХНОВ А.Д.** Брянский фронт 1943–1944 гг.	полковник **СИМИЦЫН Г.А.** Карельский, Воронежский, 1 Украинский фронт 1941–1944 гг.	полковник **СМИРДИН В.И.** Западный, Волховский фронт 1941–1943 гг.
полковник **СМИРНОВ В.В.** Волховский фронт 1941 г.	полковник **СТОРОЖЕВ Д.В.** Южный, Северо- Кавказский фронт 1941–1942 гг.	полковник **ТИМАШЕВ Т.В.** Дальневосточный фронт 1940–1943 гг.	генерал-лейтенант инт. сл. **ТОМИЛИН П.В.** Западный, 3 Белорусский фронт 1943–1944 гг.
генерал-майор тех. войск **ТЮРИН А.В.** Юго-Западное направление 1941–1942 гг.	полковник **ЧЕРНАЩЕВ Р.Е.** Закавказский фронт 1943–1944 гг.	инженер-полковник **ШИМКО Н.С.** 2 Дальневосточный фронт 1945 г.	полковник **ЮРОВ Н.Г.** Северо-Кавказский фронт 1941–1942 гг.

НАЧАЛЬНИКИ ОТДЕЛОВ СНАБЖЕНИЯ ГОРЮЧИМ АРМИЙ

полковник **АВРАЛОВ П.М.** 4 уд. А, 1942–1945 гг.	майор инт. службы **АЙДЕЛЬМАН А.М.** 66, 70 А, 1943–1944 гг.	подполковник инт. службы **АКИМОВ А.Н.** 8 гв. А, 1942–1945 гг.
инженер-майор **АКИМОВ И.Н.** 40, 41, 3 гв. А, 1943–1945 гг.	подполковник **АЛХАЕВ В.М.** 17 А, 1942–1945 гг.	инженер-полковник **АНДРЕЕВ Д.Л.** 44 А, 1942–1943 гг.
майор **БАЕВ Д.П.** 2 ударная А, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **БАРМАС Ю.А.** гв. 58, 63 А 1942–1944 гг.	майор **БОГИНСКИЙ Н.М.** 22 А, 1943–1944 гг.
подполковник **БЕЗРУЧКО Т.А.** 20 А, 5 гв. А, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **БРОДСКИЙ Ф.Ф.** 11 гв. А, 1941–1944 гг.	майор **БОГУН В.И.** 17 А, 1945 г.
подполковник инт. службы **БОГДАСАРОВ Г.А.** 39, 54 А, 1941–1945 гг.	полковник **БОЛМАЦЕВ М.А.** 20, 47, 54 А, 1942–1945 гг.	майор **БУТОВ Н.Ф.** 22 А, 1942–1943 гг.
инженер-майор **БОРИСОВ А.А.** 31 А, 1944–1945 гг.	подполковник **БРЮХАНОВ Н.Ф.** 17 А, 1944–1945 гг.	подполковник **БЕЛЯКОВ И.С.** 44–46, 37 А, 1941–1943 гг.
полковник **БУРКАДЗЕ Г.Г.** 47, 45 А, 1942–1945 гг.	инженер-майор **БАННИКОВ Д.П.** 13 А, 1942–1944 гг.	инженер-майор **БРОУН И.Л.** 38 А, 1943–1944 гг.
полковник **ВАВИЛОВ Д.В.** 59 А, 1942–1945 гг.	инженер-полковник **ВАСЕНКИН И.С.** 39 А, 1942–1945 гг.	подполковник **ВОЛКОВ Н.К.** 23, 57 А, 1941–1945 гг.
подполковник **ГАВРИЛОВ И.В.** 48 А, 1942–1944 гг.	подполковник **ГАЛКИН М.И.** Эвакуация А, 1942–1945 гг.	инженер-майор **ГАПИАНЕРОВ Ф.З.** 5 гв. А, 1943–1944 гг.
подполковник **ГЛЕБОВ С.В.** 48 А, 2 ТА, 1942–1945 гг.	подполковник **ГОРЕЛИКОВ А.Т.** 65 А, 1942–1945 гг.	инженер-майор **ГЕРАСИМОВ А.И.** 37 А, 1943–1945 гг.
подполковник **ГУЛОРОВ А.С.** 8 А, 1944–1945 гг.	полковник **ГУЛЕВИЧ В.Г.** 35 А, 1945 г.	инженер-подполковник **ГРИГОЛИЯ С.М.** 20, 67 А, 1941–1945 гг.
полковник **ГОВОРУНЕНКО С.Д.** 61, 47 А, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **ГОДОВИКОВ А.М.** 53, 67 А, 1943–1944 гг.	инженер-подполковник **ДАВИДОВ Ф.М.** 60 А, 1944–1945 гг.
инженер-майор **ДРОБЫШЕВ Н.Я.** 33 А, 1942–1944 гг.	инженер-майор **ДЬЯЧЕНКО И.Е.** 61, 21 А, 1943–1945 гг.	майор а/службы **ДРУЖИНИН А.Ф.** 26 А, 1943–1944 гг.
подполковник **ДАНЬШИН М.И.** 58 А, 1942–1945 гг.	майор **ДИДЕНКО П.Т.** 70 А, 1945 г.	инженер-подполковник **ЕРШОВ Н.В.** 3 уд. А, 1941–1943 гг.

подполковник **ЕВДОКИМОВ Н.А.** 3 уд., А, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **ЕЛОНЕВ А.В.** 33 А, 1943–1945 гг.	подполковник **ЕРШОВ А.П.** 42 А, 1943–1945 гг.
подполковник **ЕРШОВ В.В.** 51 А, 1942–1944 гг.	майор а/сл. **ЗИМОВ Н.П.** 35, 39 А, 1942–1945 гг.	полковник **ЗЫКОВ С.А.** 1 гв. А, 20 А, 1943–1945 гг.
подполковник инт. службы **ИСАЙКИН Н.И.** 40, 38, 30 А, 1941–1943 гг.	подполковник **ИСАЕВ С.М.** 12, 33 А, 1942–1945 гг.	интендант 1 ранга **КОСАРЕВ Г.И.** 5 гв. А, 1942 г.
подполковник **КУЗЬМИН С.А.** 2 ТА, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **КАПРАЛОВ М.И.** 2 ТА, 1945 г.	инженер-подполковник **КОСЕНКОВ А.Я.** 2 гв. А, 1942–1944 гг.
инженер-подполковник **КОСТЫРЕВ М.Н.** 2 гв. ТА, 1945 г.	подполковник **КРЕМНЕВ Н.П.** 49, 3 уд. А, 1941–1945 гг.	полковник **КУХНОВ Н.И.** 70 А, 11 А, 5 гв. ТА, 1943–1944 гг.
инженер-подполковник **КИЛИКОВ В.Я.** 3 гв. ТА, 1944–1945 гг.	полковник **КОРЧЕНКОВ А.** 8 гв. А, 1941–1943 гг.	майор **КОВАЛЬ И.Т.** 1 А, 1941–1943 гг.
подполковник **КОНОНЕНКОВ М.В.** 22 А, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **КАЛИНИН Н.М.** 27 А, 1942–1945 гг.	подполковник а/службы **КУЗНЕЦОВ С.М.** 28 А, 1942–1943 гг.
инженер-подполковник **КАЛАЙТАН Е.Н.** 51 А, 1943–1945 гг.	инженер-майор **КАЦ М.И.** 44 А, 1943 г.	инженер-подполковник **КОЗЛОВ И.С.** 49 А, 1942–1945 гг.
подполковник **КУХЛИН А.А.** 13 А, 1943–1945 гг.	инженер-майор **КРАВЧЕНКО А.П.** 11 гв. А, 1945 г.	инженер-майор **КЛОЧКО А.П.** 32 А, 1944–1945 гг.
полковник **КОБРАНОВ Н.Н.** 11, 2 гв. А, 1941–1945 гг.	инженер-полковник **КОМАРОВ Д.Г.** 31 А, 3 гв. А, 1941–1945 гг.	подполковник **ЛЕБЕДЕВ С.И.** 48, 1 гв. ТА, 1944–1945 гг.
инженер-майор **ЛЕБЕДЕВ И.Я.** 1 уд., А, 1945 г.	инженер-подполковник **ЛЕДОВСКИЙ Н.И.** 7 А, 1943–1945 гг.	полковник **ЛЬВОВ А.Г.** 56 А, 4 гв. ТА, 1941–1945 гг.
подполковник **ЛОМАКИН Н.Н.** 69 А, 1941–1943 гг.	подполковник **ЛИСИЦИН** 60 А, 1943 г.	полковник **ЛОТАРЕВ А.И.** 52 А, 1943–1945 гг.
полковник **МАКЕЕВ П.С.** 4 гв. А, 1942–1945 гг.	инженер-майор **МУХИН А.Г.** 4 гв. А, 1945 г.	инженер-майор **МИГАЛОВСКИЙ В.А.** 10 гв. А, 1943–1944 гг.
подполковник **МЕЛЕХОВ Н.Н.** 14 А, 1941–1943 гг.	инженер-подполковник **МИХАЙЛОВ Н.М.** 33 А, 1941–1944 гг.	майор инт. службы **МАХНИН М.И.** 38 А, 1941–1945 гг.
подполковник **МАЛЬЦЕВ В.М.** 40 А, 1944–1945 гг.	майор **МАРЧЕНКО** 28 А, 1943 г.	инженер-подполковник **МОСКВИЧЕВ В.Г.** 4 ТА, 1943–1945 гг.

инженер-подполковник **МАКСИМОВ А.Е.** 53 А, 1944–1945 гг.	инженер-майор **МОРОШКИН Н.Н.** 46 А, 1942–1943 гг.	подполковник **МАРКОВ В.И.** 1 А, 1942–1946 гг.
полковник **НАТАЕВ А.Г.** 8, 21 А, 1941–1945 гг.	подполковник **НИКИФОРОВ Г.И.** 63 А, 1943–1944 гг.	подполковник **НИКИТЧЕНКО Н.Д.** 67, 33 А, 1941–1945 гг.
полковник **ОЩЕПКОВ И.Я.** 8, 22 А, 1941–1945 гг.	майор **ПОНЯВКИН А.Ф.** 3 А, 1943 г.	инженер-подполковник **ПРОХОРОВ Д.Я.** 1 ТА, 1941–1944 гг.
полковник **ПИРОГИН М.В.** 18, 19, 10 гв. А, 1941–1945 гг.	подполковник **ПОТАПОВ К.А.** 19 А, 1942–1944 гг.	подполковник **ПОГОРЕЛЬСКИЙ М.** 49 А, 1942–1943 гг.
подполковник **ПОЛУЩЕНКО С.Ф.** 30 А, 1944–1945 гг.	подполковник **РАЗГИЛЕЕВ С.Ф.** 6, 53 А, 1943–1945 гг.	инженер-майор **СЛИНЬКО М.Г.** 3 ТА, 1945 г.
инженер-подполковник **САВЕЛЬЕВ П.А.** 2 уд. А, 61 А 1941–1944 гг.	инженер-подполковник **СМИРНОВ Н.А.** 5 уд. А, 1943–1945 гг.	полковник **СКВОРЦОВ Н.А.** 60, 38 А, 1941–1943 гг.
подполковник **СТОЦКИЙ Л.С.** 20 гв. А, 5 гв. А, 1941–1943 гг.	инженер-подполковник **СУКОВ С.Ф.** 14 А, 1943–1945 гг.	полковник **СТОРОЖЕВ Д.В.** 9 А, 1941 г.
инженер-подполковник **СЕМЕШКИН А.С.** 17 А, 1943–1945 гг.	полковник **САМОЙЛЮК П.Ф.** 18 А, 1942–1944 гг.	подполковник **СЕЛЕЗНЕВ А.Д.** 30 А, 1943–1945 гг.
полковник **ТРИСОВ Я.С.** 3 уд. А, 1 гв. А, 1942–1945 гг.	интендант 1 ранга **ТИХОМИРОВ Н.Г.** 5 гв. А, 1942–1943 гг.	полковник **ТИМАШКОВ Т.Ф.** 1 А, 1941–1945 гг.
подполковник **ТЕЛЕШОВ А.М.** 25 А, 1941–1945 гг.	подполковник **ТОЛЬЦОВ Б.И.** 50 А, 1942–1943 гг.	подполковник **ТЫНКОВ А.П.** 4 А, 1941–1942 гг.
полковник **ФАДЕЕВ А.Д.** 2 гв. А, 1942–1945 гг.	инженер-подполковник **ФРЕНОВ Г.С.** 4 гв. А, 1944–1945 гг.	подполковник **ХОХЛОВ В.Г.** 12, 6 А, 1943–1945 гг.
инженер-подполковник **ЦАРАПКИН Н.А.** 32 А, 1942–1945 гг.	подполковник **ЧЕРЕПОВ Г.С.** 54, 66 А, 1941–1945 гг.	полковник **ЧАНЦКИЙ Д.С.** 10 гв. А, 2 А, 1941–1945 гг.
подполковник **ЧЕРНЯВСКИЙ В.Н.** 59 А, 1943–1945 гг.	полковник **ЧИСЛОВ Н.П.** 2 уд. А, 1941–1945 гг.	инженер-майор **ЧЕПЕНКО Г.Б.** 9 гв. А, 1945 г.
подполковник **ЧЕРНЫШЕВ Г.Е.** 11 гв. А, 1942–1943 гг.	майор инт. службы **ЧУМАКОВ К.И.** 19 А, 1942–1945 гг.	полковник **ШЕСТАКОВ В.Ф.** 1 А, 1941–1945 гг.
полковник **ШАПОШНИКОВ Н.С.** 6, 46 А, 1943 г.	инженер-майор **ЯРКИН Н.Д.** 31 А, 1944–1945 гг.	подполковник инт. службы **ЮНОВЕЦ А.Т.** 28 А, 1944–1945 гг.

ЦИТАТЫ И ВЫСКАЗЫВАНИЯ
О РОЛИ ГОРОЧНОГО В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ



У памятника Первому русскому генералиссимусу А. С. Шеину полковник А. М. Смуров, А. Г. Турков. Азов, 2018 г.



Друзья К. Г. Шеин и А. М. Смуров в штабе МТО ВС РФ. 2017 г.



У бюста генерала армии А. В. Хрулева помощник заместителя министра обороны РФ, полковник, доктор экономических наук А. М. Смуров и К. Г. Шеин







Заместитель НТ ВС РФ генерал-лейтенант М. Н. Приходько и руководители центральных управлений МО РФ в командировке в ПриВО, ЧФ, ТОФ во время ревизий. 1998–1999 г.



К. Г. Шеин на трубопроводной кафедре УВВТУ. 1998 г.





День Победы в доме В. Г. Шеина. Тверь, 2015 г.



День Победы. Тверское СУ, 2004 г.



К. Г. Шеин и М. С. Хорошилов на выставке известных фамилий России.

Москва, Манежная площадь, 2005 г.



День Победы. Наро-Фоминск, 2005 г.



День Победы. Троице-Сергиева Лавра (Пасха), 2002 г.



Село Лаврово. Старая церковь, кладбище, 26.10.2005 г.



Заслуженный мастер спорта, неоднократная чемпионка мира, Европы, СССР по вывсшему пилотажу Лидия Семеновна с земляками. С. Лаврово, с. Шилово, 9.05.2010 г.



Семья Шеиных на родной земле. Село Шилово, Тульская область, лето 1967 г.
***Шеин Георгий Николаевич** (1920–2004 г) — фронтовик, авторитетнейший уважаемый сельский руководитель. **Шеина (Иванова) Валентина Александровна** (1927 г. р.) — труженица Тыла во время ВОВ, колхозница, работник совхоза до 70 лет. Их дети-близнецы: 1947 г. р., уже в 2000 году: **Владимир —** почетный дорожник, заслуженный строитель, инженер-профессионал с большим строительным стажем; **Константин —** военнослужащий, прошедший все «горячие точки» во время службы в ВС СССР, РФ*



В музее рода Шеиных и их земляков. Шеино, Ефремовский район Тульской области



«Адмирал Кузнецов», Северный флот. Октябрь 1999 г.



Обсуждение проблем развития трубопроводного транспорта.
Слева направо: В. В. Каук, Г. Н. Очеретин, Герой России генерал-полковник В. В. Булгаков, К. Г. Шеин. 2004 г.



«Горючники шутят». Слева направо: А. М. Сиренко, Ю. П. Белоусов, Б. Я. Заярный. Фото К. Г. Шеина, 1995 г.



К. Г. Шеин в служебном кабинете ЦУРТГ МО РФ. 2002 г.



Проводы К. Г. Шеина из рядов ВС РФю 25 ГосНИИ, июль 2002 г.



День рождения А. И. Кустова. Очаково, база ТС, 2004 г.

И. Г. ДАНИЛЬЧЕНКО
Отзыв на рукопись книги К. Г. Шеина «Трубопроводы спецназа»
(в сокращенном виде)

В чем замысел автора? Нужна ли такая книга? Какие уроки, мысли и идеи требуют разрешения? Как это сделать? Это первые возникающие вопросы при знакомстве с рукописью. Да, книга такая нужна, и весьма, поскольку поднимает вопросы государственного уровня. Это не должно быть ни к чему не обязывающее рассмотрение истории проблемы, а призыв к действию, причем не голословный лозунг, а комплекс деловых предложений. С этой позиции видятся слабые стороны рассматриваемой книги. Поэтому возникают следующие предложения: в первую очередь (может даже во введении), дать четкое определение понятию «специальные трубопроводы» (или «системы») или найти более приемлемое название книги. В целом рукопись содержит интересный, но плохо поданный материал, не чувствуется причин изучения поставленного вопроса и строгой систематизации и лаконичности изложения. Конечно, нельзя пожелать автору написать книгу в художественной форме, например, как в книге В. Н. Ажаева «Далеко от Москвы» о строительстве трубопровода. Но есть примеры более «сухой», но вместе с тем интересной подачи материала по родственной тематике: В. С. Пикуль – «Жирная, грязная и продажная», Дэниел Ергин – «Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть».

В целом рассмотренный труд представляет собой военно-историческое и техническое исследование. Можно сказать, что по своей направленности и актуальности, при более глубокой переработке он может стать полноценным научным исследованием. Этому соответствуют высокая степень достоверности материала, опирающегося на широкий документальный фонд, объективность и насущная необходимость в таком исследовании. Не подлежит сомнению, что и после развала Советского Союза требуется создавать все предпосылки к развитию трубопроводов, обеспечивающих высокие оборонные способности государства. Общий вывод: рекомендуется полная переработка рукописи с учетом высказанных выше пожеланий.

И. Г. Данильченко
18.12.2019 г.

Комментарий автора

Выражаю благодарность всем научным консультантам – В. А. Блохину, В. В. Середе, И. Г. Данильченко, А. М. Смурову, А. Г. Туркову за их активное участие в подготовке книги. Особая признательность экс-президенту ОАО «АК «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметову за его воспоминания о ратном труде в прошлом столетии, когда он был молодым инженером-трубопроводчиком непосредственно на трассах строящихся специальных трубопроводных систем. Официальный отзыв о книге оказался единственным, все многие замечания, правки были сделаны в рабочем порядке.

При формировании, исполнении книги, не являясь профессиональным писателем, тем более ученым, я не стремился к литературным изыскам, систематизации и лаконичности изложения. Опубликованный материал – это только небольшая часть служебной деятельности, но очень интересная и знаковая в связи, прежде всего, со стратегическими задачами обороны страны.

Несмотря на возраст, многое еще осталось в памяти, душе, также сохранилось достаточно много личных архивных документов. Многим предлагал ими воспользоваться, но никто не хотел утруждать себя работой, видимо, молодые «горючники» имеют сегодня более важные задачи. Правда, в порядке объективности надо отметить, что в 2019 году большую заинтересованность в этих материалах проявил В. В. Середа и его подчиненные – сотрудники 25 ГосНИИ, они их умело используют при описании истории Службы горючего. Самые большие активисты, настоящие историки этого сложного процесса – В. И. Киселев, В. А. Виноградов, В. Н. Горшков, Ю. Г. Минкевич.

Это хорошо, когда людям пригодились старые, пожелтевшие документы, схемы, фотографии. Но нереализованных мыслей еще достаточно много, поэтому решил издать небольшой труд: а вдруг пройдут годы, изменится в стране ситуация, сгниют или будут уничтожены архивные документы, а книга останется, и наверняка будет критика, но в целом она пригодится новому поколению. Тем более, в приложениях к этой книге много различных обращений, докладов выдающихся должностных лиц в «оригинальной упаковке» с их правками. При этом надо учесть, что все они были разработаны большим коллективом специалистов, профессионалов различного звена, в т. ч. трубопроводного транспорта, а кто их озвучивал и где – не хочу принизить их роль (личность), не столь важно, главное – конечный результат.

Переходя к отзыву И. Г. Данильченко и замечаниям других оппонентов, заявляю следующее:

1. Название книги не подлежит сомнению. Почему? Об этом сказано во введении и по тексту. Единственно добавлю, что выражение «специальные трубопроводные системы» (трубопроводы специального назначения) сохранилось во многих закрытых протоколах, соглашениях, распоряжениях, постановлениях, решениях ЦК КПСС, Правительства СССР. Спорить, обсуждать этот вопрос можно долго, приблизительно так же, как по теме: нужна ли была приватизация объектов энергетики нашей страны или нет.

2. Что касается литературной обработки и систематизации. Не навязываю читателям свои мысли по формату книги, если кому-то не нравится, считайте, что это просто сборник некоторых документов, фотографий, размышлений. Конечно, трудно понять некоторым специалистам, почему появляются размышления и копии документов о награждении должностных лиц, об эксплуатации в современных условиях нефтепровода «Дружба». Это сразу поймет только тот человек, которому приходилось в жизни, в служебной деятельности готовить полный комплект согласованных документов международных встреч, в том числе – программы, протоколы, соглашения, маршруты перелетов, размещение, места проведения заседаний, заключительную часть с награждением должностных лиц, согласно дипломатическому этикету, т. е. полностью отвечать за исполнение программы, результат встречи, а не быть просто его участником. В годы развала СССР международные требования остались прежними, а средств для презентаций, награждений не планировалось и не выделялось, и мало кто знает, как это трудно было в тех условиях найти законный способ соблюдения сложившихся международных правил. Порою проще было разработать важные проекты взаимосогласованных протоколов, соглашений, других международных документов, чем «законно» решить вопрос достойного, без обид, поощрения участников переговоров. А от этого заключительного, «фуршетного» мероприятия иногда зависел результат следующих международных встреч.

Когда-то, в 60-е годы прошлого столетия, «Дружба» (и в кавычках, и без них) объединяла многие государства Восточной Европы не только «гидравлически» связанной трубопроводной сетью и экспортом нефти, но и заботой об обороне, коллективной безопасности. Сегодня, к сожалению, не только этот трубопровод, но и проходящие по дну морей являются раздором между государствами, в один узел завязывается, прежде всего, политика и нездоровая конкуренция. Не хотелось об этом писать, думал, что читатель сам догадается, почему неожиданно приводятся различные, на первый взгляд незначительные документы и примеры из современной эксплуатации трубопроводов. В книге есть и другие труднообъяснимые факты — это для размышлений читателя!

3. Некоторыми консультантами, читателями рукописи предлагалось выдвинуть в книге новые идеи, комплекс деловых предложений. Конечно, это добрые намерения, в какой-то малой степени они присутствуют в тексте. Однако считаю возможным констатировать тот факт, что за последние 30 лет транспортная инфраструктура нефти, нефтепродуктов и в целом углеводородов, в т. ч. трубопроводного транспорта России, Восточной, Западной Европы, Ближнего Востока претерпела большие изменения в сторону увеличения возможностей сетевой протяженности и производительности. Не хочу говорить о зарубежных государствах, но что касается современной России, сегодняшнее развитие трубопроводного транспорта, по моему мнению, преследует только политическую, коммерческую, «текущую» выгоду (а не перспективную для России), для обогащения определенной части топ-менеджеров и олигархов. Использование этих трубопроводов в интересах обороны страны вообще не рассматривается. Конечно, уверен, если грянет «настоящий гром», наверное найдутся люди, профессионалы, которые уже в «льготных» условиях, ведь трубопроводная сеть сегодня значительная, найдут способы транспортирования больших объемов, различных сортов нефтепродуктов потребителям в различные регионы, при этом будут формироваться новые трубопроводные системы специального назначения, независимо от их экономической эффективности. Может быть, о таких системах нужно подумать заранее и продумать их хотя бы теоретически на «бумаге»? При этом хочется высказать пожелание: хорошо, чтобы потребности в этих системах никогда не было, но забывать о них нельзя, и, думаю, книга будет напоминанием об этом.

4. Прошу читателей извинить за непоследовательность некоторых повествований, излишество, на первый взгляд, ненужных фотографий, но для меня значимых. Почти для всех фотографий можно привести обоснование, почему они появились в книге, и связать их с трубопроводным транспортом, но это только под силу автору. Объем книги ограничен, и пусть содержание этих фотографий останется в мыслях присутствующих на фото. Кроме того, читателю надо понять, что трудно излагать материал последовательно, с соответствующими расчетами, т. к. сразу же прикасаешься к еще закрытым, секретным темам. Посвященный догадается сам, а иные выразят неудовлетворение хаотичностью изложения, и этим закончится...

Надеюсь, что найдутся в будущем люди, которые хотя бы частично воспользуются представленным материалом, доработают его, добавят новые мысли, и, может быть, действительно появится полноценное научное исследование, при этом авторы выразят благодарность многим перечисленным в издании должностным лицам различных категорий: от министра до служащего, рабочего, генерала, офицера, «солдата» трубопроводного транспорта.

Список сокращений

АБ	— автомобильный бензин
АК	— акционерная компания
АО	— акционерное общество
АСУ	— автоматизированная система управления
БВО	— Белорусский военный округ
БПС	— бензоперекачивающая станция
ВАД	— военно-автомобильная дорога
ВВС	— военно-воздушные силы
ВМФ	— Военно-Морской флот
ВНР	— Венгерская Народная Республика
ВОВ	— Великая Отечественная война
ВТА	— военно-транспортная авиация
ВУЗ	— высшее учебное заведение
ГДР	— Германская Демократическая Республика
ГКНП СССР, РСФСР	— Госкомнефтепродукт СССР или РСФСР
ГКО	— Государственный Комитет Обороны
ГШ	— Генеральный штаб
ДВО	— Дальневосточный военный округ
ДТ	— дизельное топливо
ЗабВО	— Забайкальский военный округ
КВО	— Киевский военный округ
КНР	— Корейская Народная Республика
КПСС	— Коммунистическая партия Советского Союза
ЛенВО	— Ленинградский военный округ
МВО	— Московский военный округ
МИНХ и ГП	— Московский институт нефтехимической и газовой промышленности
МНПП	— магистральный нефтепродуктопровод
НВО	— газета «Независимое Военное Обозрение»
НПЗ	— нефтеперерабатывающий завод
НТК	— научно-технический комитет
ОБПГ	— отдельный батальон перекачки горючего
ОСМЧ	— отдельная сварочно-монтажная часть
ПВО	— противовоздушная оборона

ПМТ	— полевой магистральный трубопровод
ПНР	— Польская Народная Республика
ПриВО	— Приволжский военный округ
ПрикВО	— Прикарпатский военный округ
ПРО	— противоракетная оборона
ПУрВО	— Приволжско-Уральский военный округ
РККА	— Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РУМНПП	— районное управление магистральных нефтепродуктопроводов
СибВО	— Сибирский военный округ
СССР	— Союз Советских Социалистических Республик
СТТН	— система трубопроводного транспорта нефтепродуктов
ТРД	— топливо для реактивных двигателей
ТЭК	— топливно-энергетический комплекс
ТЭО	— технико-экономическое обоснование
УМНП	— управление магистральных нефтепроводов
УМНПП	— управление магистральных нефтепродуктопроводов
УрВО	— Уральский военный округ
УСГ	— Управление снабжения горючим
УССР	— Украинская Советская Социалистическая Республика
ФРГ	— Федеративная Республика Германии
ЦВК	— Центральная военная комендатура
ЦУПВоСо	— Центральное управление военных сообщений
ЦУРТГ МО СССР, РФ	— Центральное управление ракетного топлива и горючего Министерства обороны СССР или РФ
ЧНА	— Чехословацкая Народная Армия
ЧССР	— Чехословацкая Социалистическая Республика
ЧСФР	— Чешская и Словацкая Федеративная Республика — официальное название государства в 1990—1992 гг.

Литература

1. Бабайков, Н. К. От Сталина до Ельцина / Н. К. Бабайков. — М., 1998.
2. Бланк, С. М. По дну Ладоги / С. М. Бланк, Д. Я. Шинберг // Новый мир. — 1968. — № 2.
3. Бойко, В. В. История становления и развития трубопроводных войск России / В. В. Бойко. — М. : ИРЦ Газпром, 2003.
4. Воспоминания одного из участников создания специальных нефтепродуктопроводов, президента ОАО «АК «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметова. — Рукопись, 2019.
5. 10 лет на благо России. — Уфа : Слово, 2003.
6. Документы, фотографии, различные схемы Госкомнефтепродукта СССР, РСФСР, Минобороны СССР, различных министерств ТЭК.
7. Информационно-технический бюллетень Службы горючего. — Ульяновск : Филиал ВАТТ. — 2001. — № 25.
8. Использование полевых магистральных трубопроводов и нефтепродуктопроводов для обеспечения войск горючим / В. В. Никитин, Н. И. Мамыкин, В. А. Гладкий, В. Г. Акунин [и др.]. — М. : Воениздат, 1976.
9. Левин, С. И. Трубопроводный транспорт / С. И. Левин. — М. : Воениздат, 1960.
10. Логачев, П. А. Из истории трубопроводного транспорта / П. А. Логачев. — М. : ЦНИИТЭнефтехим, 1999.
11. Материалы Всеармейского совещания работников службы снабжения горючим (25 марта — 1 апреля 1946 г.). — М. : УСГ ВС СССР, 1946.
12. Материально-техническое обеспечение в Великой Отечественной войне. — М. : М-во обороны РФ, 2020.
13. Никитин, В. В. 30 лет во главе Службы горючего : сб. тр. / В. В. Никитин ; сост., предисл. А. М. Сиренко, Е. П. Серегин. — М. : Воентехлит, 1999.
14. Отечественный трубопроводный транспорт / Б. Е. Щербина, Ю. И. Боксерман, В. А. Динков, Б. Е. Патон [и др.]. — М. : Недра, 1981.
15. Отчет о работе 6-х Всеармейских сборов руководящего состава службы снабжения горючим (27 февраля — 3 марта 1956 г.). — М. : УСГ МО СССР, 1956.
16. Серегин, Е. П. Развитие химмотологии / Е. П. Серегин. — М. : Первый том, 2018.
17. Система трубопроводного транспорта нефтепродуктов — 30 лет на службе Отечеству / под ред. М. А. Иванова. — Уфа : Слово, 2000.
18. Служба снабжения горючим в послевоенный период. 1946—1952 гг. — В/ч 25968, 1983.

19. Тактико-специальное учение трубопроводных войск КВО по взаимодействию ПМТ-150 со стационарным нефтепродуктопроводом Куйбышев — Брянск — Найтоповичи (май — июнь 1969 г.). — Киев : ОСГ КВО, 1969.
20. Трубопроводный транспорт. — 2014. — № 1, 6.
21. Трубопроводным войскам 50 лет : ист. очерк / К. Г. Шеин, В. В. Середа, И. Г. Данильченко ; под общ. ред. Г. Н. Очеретина. — М. : Воентехлит, 2002.
22. Цапаев, С. А. Горючее — фронту / С. А. Цапаев. — М. : М-во обороны РФ, 2020.
23. Шахмаев, С. Н. Топливные артерии страны / С. Н. Шахмаев. — М. : Недра, 1988.
24. Шеин, К. Г. О службе и дружбе / К. Г. Шеин. — Тула : Свамия, 2018.
25. Экономическая интеграция Тыла Вооруженных Сил и ОАО «АК «Транснефтепродукт» (по опыту учений) / В. Н. Данилов, К. Г. Шеин, А. М. Смуров, С. А. Лебедев // Военно-экономический вестник. — 2003. — № 10.

Содержание

Введение ---------- 3

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦНАЗА ---------- 5

Глава I. Хочешь мира — готовься к войне. Экономическая эффективность МНПП в прошлом и настоящем ---------- 5

Глава II. История создания и эксплуатации некоторых специальных трубопроводных систем ---------- 22

Глава III. Стратегическая необходимость создания трубопроводных систем и формирование системы СССР — ЧССР ---------- 48

Глава IV. Характеристика некоторых показателей (государства, цифры — по тексту) ---------- 96

Глава V. Формирование основы для создания специальной сети нефтепродуктопроводов ---------- 113

Глава VI. Создание специальной трубопроводной системы СССР — ВНР и нереализованный проект в Забайкалье ---------- 131

Глава VII. Учения на специальных трубопроводных системах --------- 163

Глава VIII. Общие итоги ---------- 187

Заключение ---------- 207

ПРИЛОЖЕНИЯ *(с 1 по 24)* ---------- 228

Отзыв И. Г. Данильченко на рукопись книги К. Г. Шеина «Трубопроводы спецназа» и комментарий автора ---------- 440

Список сокращений ---------- 443

Литература ---------- 445

КОНСТАНТИН ШЕИН

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦНАЗА

Редактор ***В. И. Ксенофонтов***

Художественный редактор ***Е. А. Жукова***

Технический редактор ***О. Н. Матвеевская***

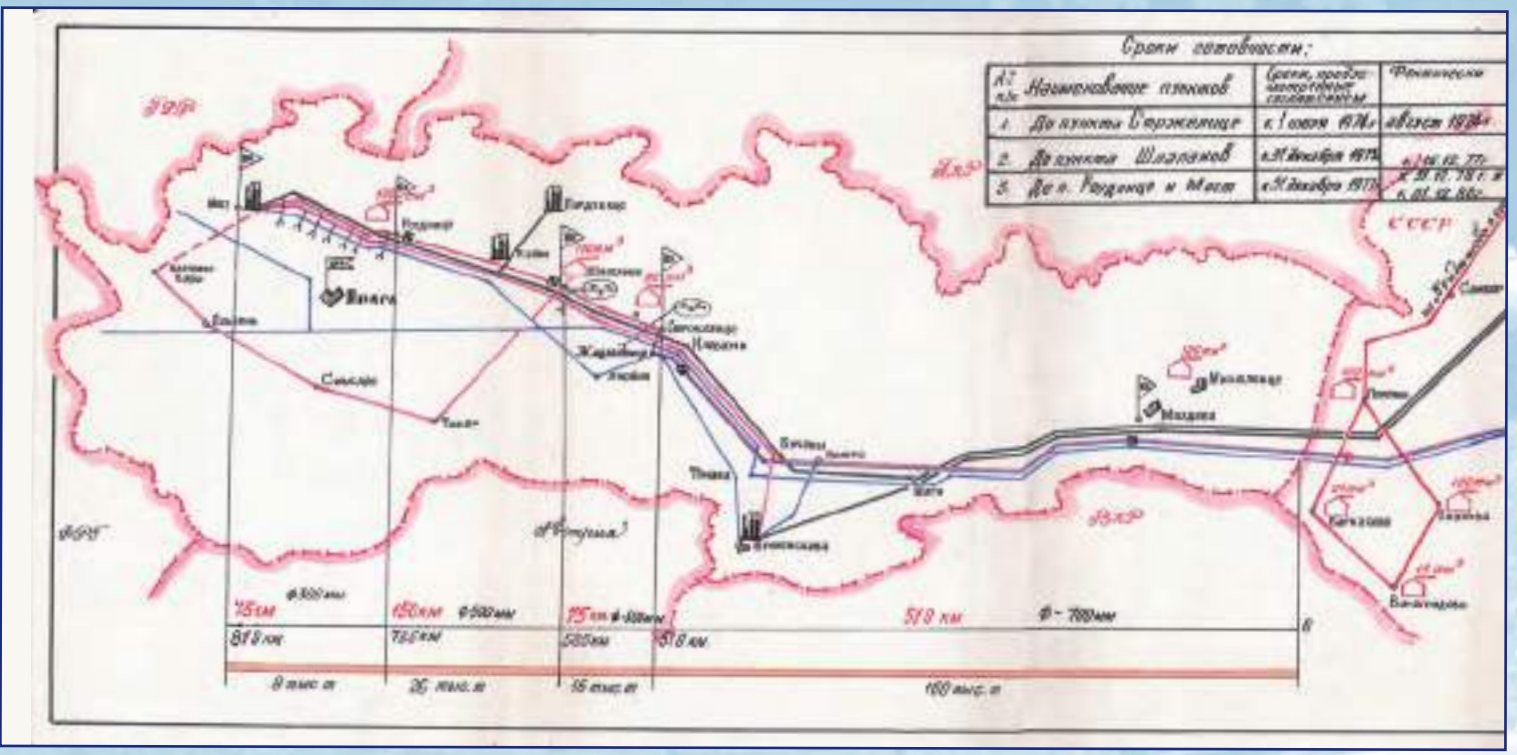
Корректор ***Н. Е. Макарова***

Фото:

из личного архива автора,
архивов фонда «Тульский край»,
издательств «Неография» и «Свамия»

Подписано в печать 25.03.2020. Формат 70x100/16. Усл. печ. л. 28. Бумага мелованная.
Печать офсетная. Тираж 100 экз. Заказ № 1658.
Отпечатано в АО «Первая Образцовая типография», филиал «Чеховский Печатный Двор»
142300, Московская область, г. Чехов, ул. Полиграфистов, д. 1
Сайт: www.chpd.ru, E-mail: sales@chpd.ru, тел. 8(499)270-73-59

ТРУБОПРОВОДЫ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ


Сроки сооружения:
№ п/п Наименование участков
Сроки, предусмотренные проектными организациями
Фактически
1. До пункта Сергиевище
2. До пункта Шалаков
3. До с. Рождество и Мост
УФР
ЦССР
Самара
Тольятти
Пенза
Ульяновск
Казань
Горький
Рязань
Москва
Калуга
Смоленск
Брянск
Киев
Харьков
Запорожье
Винница
Житомир
Львов
Ивано-Франковск
Черновцы
Одесса
Кишинев
Николаев
Херсон
Симферополь
Севастополь
Керчь
Феодосия
Ялта
Евпатория
Джанкой
Армянск
Перекоп
Мелитополь
Мариуполь
Таганрог
Ростов
Краснодар
Новороссийск
Сочи
Туапсе
Майкоп
Армавир
Ставрополь
Минеральные Воды
Грозный
Махачкала
Дербент
Баку
Кировабад
Ереван
Тбилиси
Батуми
Сухуми
Гагры
Сызрань
Ульяновск
Пенза
Тамбов