

ЭТО НАШЕЙ ИСТОРИИ СТРОКИ

# 1975-1991: В ПРЕДДВЕРИИ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

Период с 1975 по 1991 год стал для нефтепроводной системы очень контрастным – вначале был колоссальный рост, который к концу периода сменился серьезным падением. Это было время побед и разочарований, трудовых подвигов и серьезных испытаний. Статистика в данном случае очень показательна. 1 января 1975 года длина всех нефтепроводов Советского Союза превысила 42 тысячи километров, а к 1987 году показатель был практически перекрыт вдвое – 82 тысячи километров. После развала СССР в 1991 году длина доставшейся России сети составила чуть более 49 тысяч километров.



## Время свершений

Вторая половина семидесятых – начало восьмидесятых с их позитивной энергией созидания и постоянно растущим спросом на нефть добавили немало нового в будни нефтепроводчиков. Завершались работы на трассе Омск – Иркутск. Характерной особенностью того времени является увеличение удельного веса трубопроводов большого диаметра, что объяснялось их высокой рентабельностью. Но об этом чуть позже.

Заключительным аккордом на строительстве нефтепровода Омск-Иркутск следует считать прием государственной комиссией на участке от Анжеро-Судженска до Иркутска нефтеперекачивающих станций Анжерская-2 (1976 г.), Каштан-2 (1982 г.), Нижнеудинская-2 (1985 г.) и Рыбинская-2 (1985 г.). Также были введены в эксплуатацию резервуарные емкости в Анжеро-Судженске, Ангарске, Нижнеудинске и Рыбинском общей емкостью около 600 тысяч кубометров. Работы на станциях велись постоянно, например с 1979 по 1984 г., когда Кемчугская НПС входила в состав Ачинской ЛПДС, на станции была проведена большая работа по повышению надежности энергетического и теплотехнологического оборудования: чугунные котлы «Универсал» заменили на котлы ШТВГ-1 и ШТВГ-2. В эксплуатацию была внедрена телемеханическая система управления ТМ-120, что позволило вести дистанционный контроль за технологическим процессом транспортировки нефти с пульта районного диспетчерского пункта.

После увеличения в первой половине 70-х гг. пропускной способности нефтепровода Омск – Иркутск с 12 до 17 млн т нефти в год, в 1976 г. на Рыбинской НПС была произведена переобвязка насосов на параллельно-последовательный режим работы и введены в строй 12 резервуаров РВС-5000, а также насосная станция пожаротушения. В 1984 году в комплексе сооружений Рыбинской НПС появились новые магистральная и подпорная насосные и шесть резервуаров РВС-20000, что дало возможность увеличить максимальную производительность станции до 30 млн.т. нефти в год. В результате значение Рыбинской НПС повысилось, и она была переименована в ЛПДС.

В тот же период шло сооружение магистральной кабельной линии связи вдоль магистрального нефтепровода Омск-Иркутск. Первый ее участок – Омск-Барабинск, был введен в эксплуатацию в 1976 году, а последний, Вознесенка-Рыбинское, – в 1988 году.

Строительство магистрального нефтепровода Омск – Павлодар – Чимкент – Чарджоу привело к созданию в Омске мощного узла государственной трубопроводной системы. Нефтепровод был построен поэтапно в период с 1977 по 1983 годы в целях транспортировки западносибирской нефти на нефтеперерабатывающие заводы Павлодара, Чимкента и Чарджоу. Пропускная способность нефтепровода на участках Омск-Павлодар составляла 36 млн. т. в год, Павлодар – Чимкент – 17 млн. т. в год и Чимкент-Чарджоу – 7 млн. т. в год.

В 1977 году принято Ленинское РНУ, а несколько позже – в декабре 1977 года, в составе УТМН появилось новое Павлодарское РУМН. Этим решением число РНПУ было доведено до шести: Омское, Новосибирское, Красноярское, Иркутское, Ленинское и Павлодарское.

16 декабря 1977 года создана омская база производственно-технического обслуживания и комплектации оборудования (БПТОиКО). 13 мая 1981 года создана Центральная база производственно-технического обслуживания (ЦБПО). 7 февраля 1983 года в состав УТМН вошли еще два РНПУ: Карагандинское и Чимкентское, но уже 1 ноября 1983 года было создано Восточно-Казахстанское УМН, к которому отошли Павлодарское, Ленинское, Карагандинское и Чимкентское РНПУ.

Разрастающееся хозяйство постоянно требовало контроля ресурсов и анализа экономической деятельности.

## Испытание экономикой

Как отмечает А.Е. Сощенко в своей работе «Развитие методов и технических средств обеспечения эксплуатационной надежности линейной части трубопроводного транспорта нефти», «с учетом ввода в 60-80 годах в СССР, в основном, нефтепроводов большого диаметра, удельный вес которых в общей протяженности сети к началу 1985 года превысил 70%, а объем транспортной работы по ним достиг 95% всего грузооборота магистральных нефтепроводов, сопутствующего этому повышению производительности насосов, единичной емкости резервуаров, внедрения средств автоматики, экономика трубопроводного транспорта имела положительную тенденцию развития. Снижались удельные затраты электроэнергии на единицу грузовой работы и себестоимости перекачки. Себестоимость выполнения тоннокилометровой работы снизилась, а фондоотдача выросла».

В середине 1980-х годов завершается эпоха безостановочного роста объемов добычи и транспортировки нефти. На первый план выходят аспекты безаварийной и безубыточной работы, так как впервые отмечается ухудшение многих технико-экономических показателей развития магистральных нефтепроводов. Так, по сравнению с X пятилеткой в 1981 – 1985 гг. объем перекачки нефти снизился на 1,7%, темпы прироста грузооборота уменьшились в 9 раз.

В работах А.Е. Сощенко и открытых источниках нефтегазовой аналитической прессы это положение объясняется, в основном, «сокращением добычи нефти в старых нефтедобывающих районах, повлекшим за собой снижение загрузки отдельных нефтяных магистралей, высвобождение мощности, и дальнейшее перемещение добычи нефти, а стало быть, и строительства нефтепроводов в труднодоступные районы Севера и Востока. В числе других причин – отсутствие оптимального распределения грузопотоков по сети нефтепроводов и рациональных режимов перекачки, недостаточны были темпы разработки и внедрения новой техники». Это были тревожные сигналы, на которые требовалось срочно реагировать.

По данным журнала «Нефтегазовая вертикаль», «несмотря на внедрение средств автоматики и телемеханики в этот период в нашей стране еще не было полностью автоматизированного нефтепровода, ни одной автоматизированной НПС, работающей без обслуживающего персонала».

В УТМН (будущая «Транссибнефть») внедрение телемеханики, по воспоминаниям В.И. Машенко, «было огромной работой, ведь нужно было не только укомплектовать и смонтировать оборудование, но и подготовить объекты управления, программные средства, специалистов». Очередность внедрения систем телемеханики диктовалась развитием систем связи – от Омска на восток.

Также в восьмидесятых на нашем предприятии стартовал процесс компьютеризации. «Техника ЭВМ типа ЕС-1020 и ЕС-1022 производства стран СЭВ поступала в достаточном количестве. Проблема была в ее использовании, – рассказывал в своей книге В.И. Машенко. – Мы не стали бросаться в крайности, создали многопультную систему с пультами в отделах, даже в соседней школе установили несколько пультов для учебных целей. Задачи установили самые реальные, дающие быстрый и наглядный результат: бухгалтерские, складской учет, формирование титульных списков в строительстве... Готовились и некоторые программы для АСУ ТП. Главной технологической задачей был расчет режимов перекачки... Удивительно, но факт: традиционно считавшиеся консервативными бухгалтерия и строительные отделы оказались морально готовыми к использованию вычислительной техники...».

Поэтому последовавшее вслед за этим появление так называемых ПЭВМ (первые образцы настольных компьютеров архитектуры x86) на рубеже 1980-90-х годов уже не стало чем-то удивительным...

## Рубеж исторических эпох

Двенадцатая пятилетка оказалась неоконченной, не были выполнены и планы строительства нефтепроводов. С 1985 по 1990 год лишь достраивали введенные в эксплуатацию в предыдущей пятилетке нефтепроводы, прежде всего насосные станции. Управление осуществляло Главное управление по транспорту и поставкам нефти (Главтранснефть). В него входило 16 управлений, эксплуатировавшие магистральные нефтепроводы, а также Управление пусконаладочных работ, Дирекция по строительству нефтепроводов, отряд подводных работ и другие подразделения. Главтранснефть осуществляла также поставки нефти за рубеж.

После 1990 года добыча нефти начала резко падать. Сокращение грузопотока вызвало такое снижение загрузки нефтепроводов, что пришлось законсервировать некоторые нефтеперекачивающие станции. Наблюдалось значительное несоответствие мощностей сети потребностям трафика, что привело к росту энергетических и других затрат на единицу грузооборота. Нефтепроводная система страны была поставлена на грань выживания.

Казалось бы, обозначившиеся негативные явления можно было преодолеть более-менее спокойно, используя возможности огромного научного и промышленного комплекса СССР. Но в этот момент на мировой геополитической карте начались управляемые процессы, направленные на полное устранение нашего государства из числа мировых держав. Стоимость барреля нефти была спекулятивно обрушена, серьезно зависящая от сырьевого экспорта страна начала недополучать миллиарды рублей. Обострились различные внутренние противоречия, целью которых была децентрализация и как следствие – крупнейший в истории передел собственности.

13 марта 1991 года УТМН переименовывается в «Производственное объединение транссибирских магистральных нефтепроводов». Сибирь, будучи удаленной от центров глобальных противостояний, вошла в рыночную эпоху с меньшими потрясениями. Руководство будущей «Транссибнефти» максимально смягчало последствия кризисного времени, помогая работникам вплоть до снабжения продуктами и бытовой техникой. Девяностые не сломили дружное сообщество нефтепроводчиков, а лишь сплотили его, объединив для преодоления непростой ситуации...

В конце 1991 года с политической карты мира исчезает СССР. Пятнадцать новых государств разделили между собой нефтепроводы. Единая нефтепроводная система осталась только в России. С 1992 года она перешла к оказанию услуг по транспорту нефти по тарифам, устанавливаемым федеральными органами исполнительной власти. Введение тарифов обеспечило стабильную работу в меняющихся экономических условиях. При этом все производители нефти получили равные права на транспорт своей нефти по магистральным нефтепроводам. Начало 1992 года считается первым рубежом эпохи трубопроводного транспорта современной России. Впереди было труднейшее, переходное десятилетие и испытание временем, которое система АК «Транснефть» прошла достойно, чтобы уже в начале нового 21 века продолжить прерванное развитие и наращивание объемов транспортировки нефти.

Евгений Белкин

### Использованные источники:

1. А.М. Шаммазов, Б.Н. Мастобаев, Р.Н. Бахтизин (УГНТУ), А.Е. Сощенко (ОАО «АК «Транснефть»). Трубопроводный транспорт нефти, 2001 г.
2. В.И. Машенко. Штрихи истории «Транссибнефти». Омск, 2001.
3. А.Е. Сощенко. «Развитие методов и технических средств обеспечения эксплуатационной надежности линейной части трубопроводного транспорта нефти». Уфа, 2005 г.
4. Электронный архив журналов «Нефтегазовая Вертикаль» (2001-2003 гг.)

