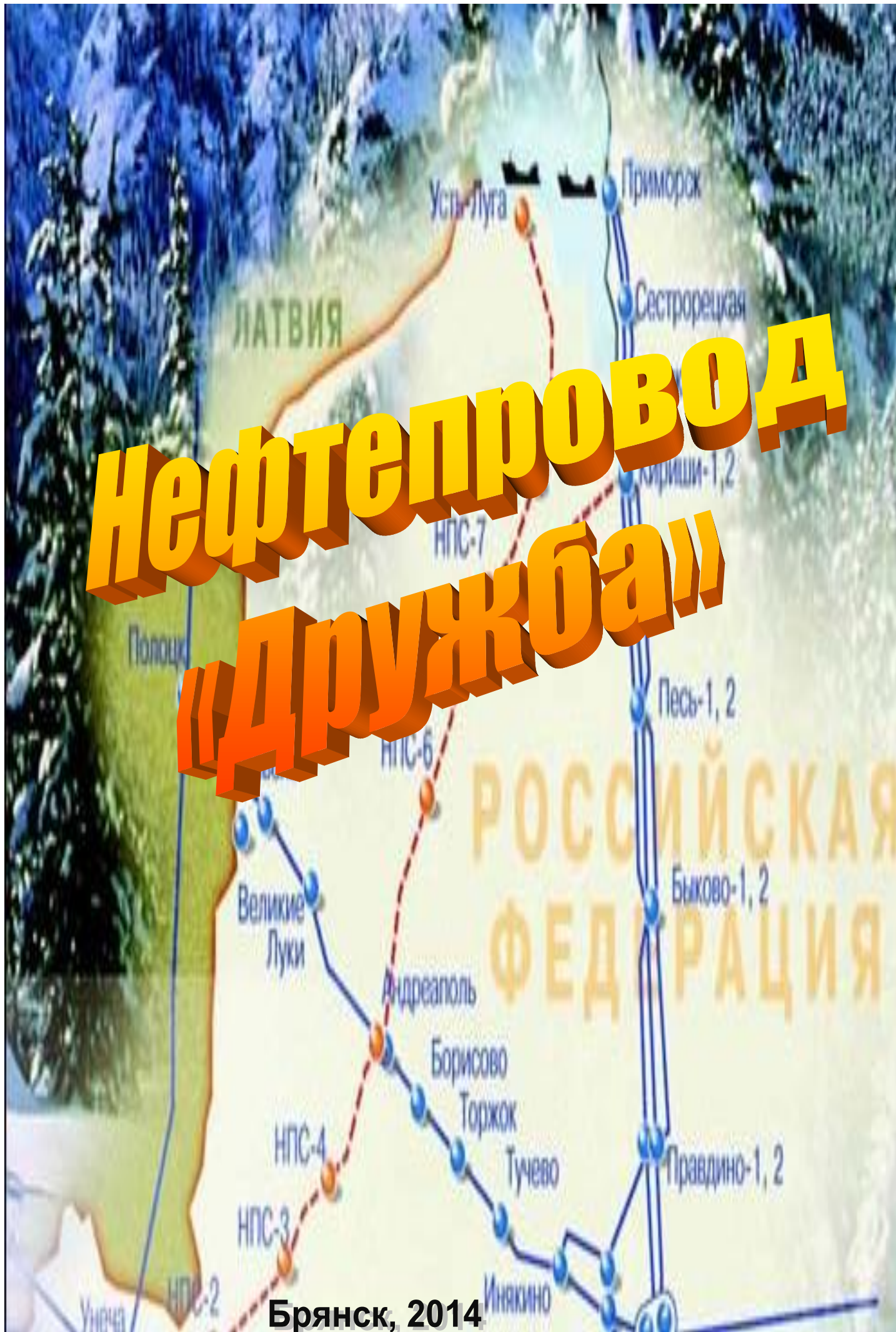


Нефтепровод «Дружба»



Брянск, 2014

ББК 65.305.143

Н 58

Составители: Н.И. Кожанова,

С.Ю. Морозова

Ответственный за выпуск: Г.И. Кукатова

Нефтепровод «Дружба»: ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба»:
дайджест / информационно – библиографический отдел; ГБУК «Брянская
областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева». – Брянск,
2014. – 256 с.

© ГБУК «Брянская областная научная универсальная библиотека им.Ф.И.
Тютчева», 2014.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Нефтепровод «Дружба» — это артерия жизни, это общение с другими народами на понятном всем, добрососедском экономическом языке. Нефтепровод создан совместными усилиями рабочих, техников, инженеров пяти стран — Советского Союза, Польши, Чехословакии, Венгрии, Германской Демократической Республики. Начиная от Волги, трасса протянулась вместе с ответвлениями, оперативно управляемая сегодня с территории диспетчерского пункта Брянска, на 8900 километров трубопроводов, из которых 3950 — на территории России. Трубопровод пересекает крупные судоходные реки, такие как Волга, Ока, Сура, Воронеж, Десна, Припять, Висла, Одер, Днестр, Дунай. На его пути оказались 122 железные дороги и 400 автомобильных трасс.

Только уверенные в своих силах люди могли взять на себя такой размах строительства на таком расстоянии, какого не знало еще трубопроводное сооружение. Это предварительные трудные поиски геологов, а потом изыскателей, буровиков, нефтедобытчиков, строителей. Это грандиозный трудовой подвиг многих народов, пославших своих представителей на сооружение этого гиганта.

Нефтепровод «Дружба» протянулся в нашем крае параллельно железнодорожной магистрали Брянск - Гомель, построенной в конце XIX и начале XX века представителями

братских славянских народов: русскими, белорусами, украинцами.

«Дружба» всегда была технологическим лидером и сегодня достигла такого уровня, который дает право заявить, что мы ни в чем не уступаем ни канадцам, ни американцам. Такой системы управления, как у «Дружбы», — совершенной и уникальной — в мире нет.

В этом громадном хозяйстве непрерывно действуют 45 насосных станций, в том числе семь подпорных насосных, 38 действующих промежуточных насосных станций, из них четыре головные — «Лопатино», «Клин», «Никольское», «Унеча».

Поражает воображение и резервуарный парк, сооруженный за рекордно короткое время по проекту наших специалистов, рассчитанный на полтора миллиона кубических метров нефти. На эксплуатации и обслуживании этих уникальных и сложных технических сооружений занято более четырех тысяч человек.

Умом и талантом людей достигается надежность системы, выполняется главная задача, стоящая перед коллективом «Дружбы» сегодня, — обеспечение бесперебойной транспортировки нефти, безопасности производства, исправной работы всех составляющих звеньев сложного технологического процесса.

Коллектив ОАО МН «Дружба» принимает все меры, чтобы поддерживать трубопровод в рабочем состоянии. Во многом это зависит от людей. Свой разум, силу, всех себя без остатка они

поставили на службу магистрали, с честью выдерживают это испытание на прочность.

Используются новейшие достижения науки и техники, чтобы продлить срок безаварийной эксплуатации нефтепроводов, регулярно проводится внутритрубная диагностика, результаты которой показывают удовлетворительное состояние трубопроводов.

Старшему поколению нефтепроводчиков, тем, кто знаком с историей «Дружбы», многое говорят имена первых дружинцев. Ведь до сих пор люди вспоминают с уважением о первом начальнике «Дружбы» Витольде Рудольфовиче Раисе, о втором руководителе — Петре Павловиче Беянинове, о таких высококлассных специалистах как Василий Харитонович Галюк, Владимир Федорович Дикмаров, Николай Григорьевич Сухарев и других.

Молодыми специалистами приходили на «Дружбу» и становились здесь руководителями важнейших участков производства Геннадий Николаевич Русаков, Александр Викторович Матвиенко, Виктор Александрович Лизунов, Юрий Иванович Нестеров, Эдуард Николаевич Скачков, Анатолий Андреевич Обыденный, Анатолий Анатольевич Андреев и многие другие. Потомкам, судьям беспристрастным, еще предстоит оценить то, что сделано старшим поколением. В чисто мужском коллективе, с довольно сложными условиями труда, удержаться дано не каждой женщине. Но у многих представительниц слабого пола есть поистине мужская воля к победе, самоотдача в труде,

умение адаптироваться в сложной ситуации, стремление к знаниям, к совершенству в овладении профессией. Такие женщины есть во всех управлениях. В Куйбышевском - это Людмила Ивановна Поздышева, Нина Андреевна Лебедева, Раиса Ивановна Яковлева. В Мичуринском — Валентина Серафимовна Балыхина, Вера Павловна Назарова, Маргарита Семеновна Скрипко, Валентина Михайловна Мацнева, а в Брянском — Мария Сергеевна Ванюкова, Нина Алексеевна Панкратова, Клавдия Тимофеевна Свиридова.

«Дружба» все время обновляется, пополняется новейшим оборудованием. Обновляется и коллектив. Сюда приходят на смену старшим их дети и внуки. Появились династии.

Достижения не были бы возможны без самоотверженной и слаженной работы всего коллектива, без постоянной учебы и использования новейших технологий без ориентации на лучший мировой опыт.

Поэтому на примере истории старших поколений сегодня воспитывается молодое поколение. Это наше будущее, наша надежда.

Представленный вниманию читателя дайджест рассказывает о трудовой преемственности поколений нашего Отечества, знакомит с важным событием XX века — строительством магистрального нефтепровода «Дружба». Показывает отдельные эпизоды из истории нефтепровода «Дружба», его эксплуатации, достижения коллектива ОАО МН «Дружба» на рубеже столетий, повествует о судьбах многих дружинцев, присягнувших

магистрали и отдавших всю свою производственную деятельность этому гиганту, имеющему большое значение не только для нашей страны, но и стран Восточной Европы.

В целях более полного освещения темы в дайджесте использованы материалы печатных изданий из фондов Брянской областной научной библиотеки им. Ф.И. Тютчева. Сканированные тексты даны с сохранением орфографии и пунктуации. Список источников помещен в конце дайджеста.

Дайджест рассчитан на широкий круг читателей, историков, краеведов.

Шагают трубы — километры

(60-е годы XX века)

На встречу XXII съезду КПСС

Для строителей подземной магистрали „Дружба“

Коллектив Брянского автомобильного завода выполняет обязательства, взятые в честь очередного XXII съезда партии. 27 марта, на четыре дня раньше срока, он завершил программу первого квартала по выпуску валовой и товарной продукции и изделий основной номенклатуры - мощных тракторов «Т-140». Производительность труда на восемь процентов превысила плановое задание. Днем позже, 28 числа, автозаводцы завершили план марта. До конца месяца будет выпущено продукции еще на сотни тысяч рублей.

С заданием справились все цехи предприятия. Но особенно хорошо идут дела в арматурно-метизном цехе, где начальником тов. Воронин. К 27 марта квартальное задание здесь было перекрыто почти на шесть процентов. Предсъездовское соревнование в цехе возглавляют молодая фрезеровщица Валентина Кац, токари комсомолец Алексей Ивкин и член партии Валентин Васильев. Они изо дня в день перекрывают нормы на 120—130 и более процентов.

Выполняя свое обещание, коллектив автозавода переходит на выпуск новой, более совершенной техники. Предприятие приступило к серийному производству трубоукладчиков «Т-140-Д», предназначенных для строительства магистральных нефтегазо- и продукто-проводов. «Т-140-Д» - единственные в стране машины, которые могут укладывать трубы диаметром 1.020 миллиметров. Они будут использоваться на укладке сверхмощного трансевропейского продуктопровода «Дружба», сооружаемого, как известно, совместно Советским Союзом, Польшей, Чехословакией и Германской Демократической Республикой.

Недавно отправлен на длительные испытания в Крым первый образец еще одной новинки — промышленного трактора «Т-180» мощностью 180 лошадиных сил. Серийное производство машин этого типа начнется уже в нынешнем году.

В. Серов.

/ Брянский рабочий. – 1961. – 31 марта. – С.1. /

По этим трубам пойдет нефть : [Фото]



/ Брянский рабочий. – 1961. – 6 июля. – С.3./

Содружество свободных, суверенных народов

«Все страны - члены Совета экономической взаимопомощи, в том числе СССР и Польша, в настоящее время консультируются по вопросу о координации перспективных планов развития народного хозяйства вплоть до 1980 года, а также по всем вытекающим из этих планов вопросам, связанным с предусматриваемыми экономическими связями и с поставками основных товаров». - Такое сообщение мы прочли в только что полученном в Брянске очередном еженедельном обзоре Польского агентства печати.



Сообщая, о выдающихся успехах румынской экономики, информационный бюллетень Аджерпресс, полученный на этих днях из Румынии, подчеркивает, что существенным фактором, создавшим условия для мощного и непрерывного ее подъема, являются «братские связи

сотрудничества и товарищеской взаимопомощи с другими странами великой семьи социалистических государств и, в первую очередь, исключительно ценная помощь, оказываемая Советским Союзом».

О сотрудничестве и взаимопомощи говорит и снимок, сделанный в Польской Народной Республике. Мощные механизмы укладывают в землю стальную трубу нефтепровода, известного под названием «Дружба». По этой подземной магистрали Польша и ряд других социалистических стран Европы скоро начнут, получать из Советского Союза жидкое топливо.

/ Брянский рабочий. – 1961. – 28 сентября. – С.1./

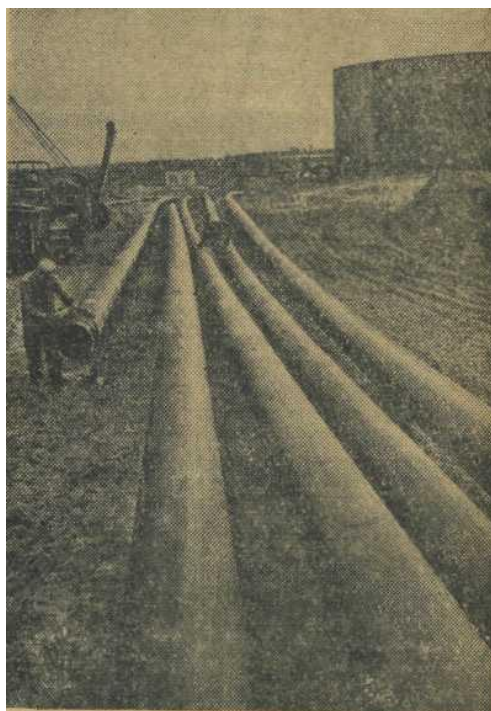
Программа КПСС в цифрах

НЕФТЬ

Кто не знает значение нефти! Нефть - это прежде всего топливо: бензин, керосин, мазут, смазочные масла. По своим теплотворным качествам нефть превышает лучшие угли в полтора раза, торф - в 2,5 - 3 раза, горючие сланцы - в семь раз.

Но нефть не только топливо. Она и ценнейшее сырье для химической промышленности. Искусственное волокно и моющие средства, синтетический каучук и технические жиры, пластические массы и спирты - все это продукты переработки нефти и попутного газа.

А что дает применение нефти в химической промышленности, покажем на таком примере. До последнего времени для выработки одной тонны синтетического каучука расходовались примерно 2,2 тонны этилового спирта, на получение которого в свою очередь требовалось примерно восемь-девять тонн зерна или 22 тонны картофеля. Таким образом, каждая автомобильная шина обходилась государству в полтонны картофеля или почти в 200 килограммов зерна. Переход на производство технического



спирта из нефти позволяет экономить миллионы тонн ценного пищевого сырья.

Или вот еще пример. Около трети растительных масел, производимых в нашей стране, долгое время расходовалось на изготовление хозяйственного мыла. Сейчас на смену натуральным жирам в мыловарение пришли синтетические заменители. Одна тонна синтетического моющего порошка, выработанного из отходов нефти и природных газов, сберегает около 700 килограммов натурального жира. А сколько

экономится средств при этом? Ведь чтобы получить 30 тысяч тонн подсолнечного масла для мыловарения, необходимо занять под подсолнечник более миллиона гектаров земли, использовать на выращивании этой масличной культуры около ста тысяч человек, не считая десятков тысяч тракторов, комбайнов, автомобилей.

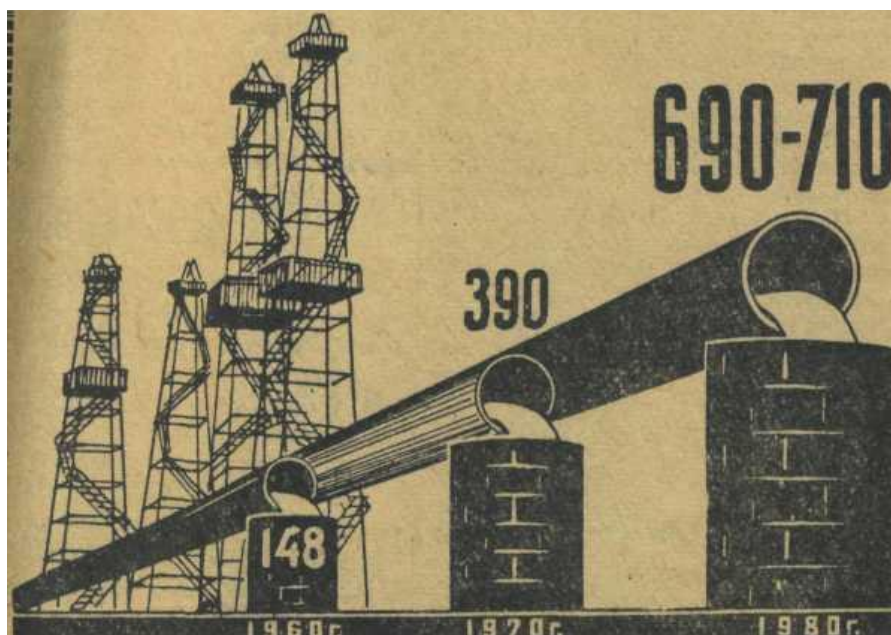
Мы привели только два примера использования нефти в химической промышленности. А ведь можно привести тысячи. Вот что такое нефть! К тому же добыча нефти обходится в три раза дешевле, чем добыча угля, а производительность труда у нефтяников в четыре раза выше, чем у шахтеров. И наша партия ориентирует советский народ на преимущественное развитие добычи нефти. За годы Советской власти она поднялась с 9,2 миллиона тонн в 1913 году до 148 миллионов тонн в 1960 году. Особенно огромны успехи в развитии нефтяной промышленности, достигнутые за последние шесть лет - между XX и XXII съездами партии. В 1955 году у нас было добыто

70,8 миллиона тонн нефти, а в нынешнем году - 166 миллионов тонн, или на 95,2 миллиона тонн больше. Иными словами, за шесть лет создано пять новых Баку.

Нефть и газ в общем объеме производства топлива составили в 1955 году 23,5 процента, а сейчас - 42 процента. Экономия от использования более дешевого топлива за шесть лет превысила три миллиарда рублей.

За годы после XX съезда партии в нашей стране открыто много новых нефтегазовых месторождений и залежей нефти. Только в 1959 году - первом году семилетки - их открыто около ста. Теперь общая нефтегазоносная площадь СССР достигла 11 миллионов квадратных метров. Это почти половина всей территории нашей страны и в 2,4 раза превышает общую нефтегазоносную площадь США.

Потоки нефти и нефтепродуктов пошли по трубопроводам во многие районы страны. Нефть потекла из Башкирии до Омска и далее до Новосибирска. Введен в эксплуатацию продуктопровод, идущий в районы освоения целинных земель - Черниковск - Курган - Атбосар. Построены линии Артемьевск - Горький и Артемьевск - Пермь. Прокладывается самый крупный в стране Транссибирский нефтепровод из районов Поволжья. Длина его 3.700 километров.



Становится крупным приемщиком нефтепродуктов и наш областной центр - Брянск. Продуктопровод, сооружение которого заканчивается в ближайшее время, связал его с нефтеносными районами

Поволжья. Помещаемая здесь фотография сделана на строительстве Брянской нефтеналивной станции.

По территории нашей области пройдет и трасса нефтепровода «Дружба». По нему жидкое топливо из Татарии и Куйбышевской области потечет в Чехословакию, Венгрию, Польшу, ГДР. Эта магистраль сооружается быстрыми темпами на всех участках. В нашей области работы ведет СУ-3 «Щекингазстрой».

А теперь, читатель, взгляни на диаграмму. Так возрастет добыча нефти в нашей стране за 20 лет. В новой Программе КПСС записано: «Будет последовательно проводиться линия на преимущественное развитие добычи нефти и газа с возрастающим их использованием как сырья для химических производств».

В 1980 году добыча нефти у нас в стране более чем в два раза превысит современную добычу США (348 миллионов тонн).

/ Брянский рабочий. – 1961. – 29 ноября. – С.1./

Перед широким наступлением

*Первое сообщение рабкоровского поста
с трассы нефтепровода „Дружба“*

Огромный трансъевропейский нефтепровод «Дружба» строится отдельными участками и по мере их готовности вступает в эксплуатацию, укорачивая расстояние пробега железнодорожных маршрутов, идущих с нефтью из Башкирии и Татарии в братские страны - Польшу, Чехословакию, ГДР.

В этом году строительно-монтажные работы развернулись на многих новых участках гигантской трассы. В районах Предуралья, Волги и Пензенской области строительство ведет трест «Татнефтепроводстрой», в центральных областях страны и Гомельской области Белоруссии - союзный трест «Щекингазстрой», в западных районах Белоруссии и Украины - трест «Укргазнефтьстрой».

Начаты работы и на Брянском участке нефтепровода. Их ведет стройуправление № 3 треста «Щекингазстрой» совместно с его субподрядными организациями: СУ-6

треста «Свармонтаж», спецучастком СУ-7 треста «Союзпроводмеханизация», СУ-8 треста № 1 (связь), спецучастком управления подводно-технических работ и другими.

Первыми на трассу пришли монтажники. Вот уже два месяца, несмотря на неблагоприятную погоду и почти полное бездорожье, работают на сварке трубопровода три участка СУ-6. В феврале к работе приступили землеройщики СУ-7. Они начали расчистку, раскорчевку и подготовку трассы в лесах.

Немало забот легло на плечи снабженцев: им нужно принять, разгрузить, сохранить и перевезти к местам работы десятки километров стальных труб, сотни тонн нефтебитума, горючее, другие грузы и материалы. Случается, что одновременно на станцию прибывает по 80 - 90 и даже по 200 вагонов с трубами, их необходимо быстро выгрузить на непригодных площадках, с недостаточным количеством кранов, в любую погоду и любое время дня и ночи. А погода, к сожалению, не балует в эту зиму строителей стальных артерий. Оттепель и метели, дожди и заносы создают немалые помехи.

Но, несмотря на все трудности, весело вспыхивают огоньки электросварки на трассе «Дружба». Упрямо утюжат заносы и пробивают дороги для транспорта бульдозеры. Идут и идут с тридцатитрехметровыми плетями мощные трубовозы, преодолевая препятствия с помощью тягачей.

Из поступивших 59 километров труб на трассе уже сварено двадцать восемь километров.

Хорошо потрудился в январе и феврале участок монтажников СУ-6, возглавляемый Александром Андреевичем Щерблюком. Первыми в своем управлении, применив новый, прогрессивный метод сварки труб в среде углекислого газа, люди этого участка подготовили к изоляции двенадцать километров трубопровода. По итогам работы в январе коллектив участка завоевал первенство и получил переходящее Красное знамя управления. Выполнен план и февраля.

Отличились в первые месяцы сварщик - полуавтоматчик Барабанов, шоферы плетевозов Волков и Козлов, мотористы Горковенко и Золотенков, тракторист тягача Машуров.

Надо отметить большую помощь, которую оказывают строителям коллективы железнодорожных станций Унеча и Новозыбков. Здесь узок фронт выгрузки, малы площадки хранения, недостает кранов, людей. И все же работники станций во главе с начальниками тт. Трущенко и Болботом успешно справляются с задачами.

Стройуправление № 3 ведет тщательную подготовку к изоляционно-укладочным работам на трубопроводе. Готовится новая мощная техника, завозятся необходимые запасы материалов, создаются опорные базы.

На территории нашей области еще не укладывались магистральные трубопроводы такого большого диаметра. Строителям, монтажникам, землеройщикам, связистам, подводникам и транспортникам предстоит выполнить очень ответственную работу. Около двухсот километров нефтепровода должно быть сдано в этом году только на Брянском направлении.

Следует сказать, что уже сейчас появляются вопросы, требующие оперативного вмешательства - иначе не избежать срывов в работе. Генеральный подрядчик - стройуправление № 3 (начальник тов. Кульвинский) не проявляет тревоги и достаточной настойчивости, чтобы не допустить ломки намеченных графиков, особенно в дислокации механизированных колонн. Управление слабо пополняется новой техникой.

Недостаточно внимания уделяли в январе и феврале своим линейным участкам начальники СУ-6 тов. Наркевич и спецучастка СУ-7 тов. Серов. В результате есть случаи неорганизованности, безответственного отношения к делу. Так, начальник участка СУ-6 тов. Акулинин мало заботился о подвозке труб на стеллажи стана. 24 - 25 февраля трубы со станции Унеча не были вывезены, а направленные сюда девять трубопроводов простояли. Слабо идет вывозка труб и на Новозыбковском участке. На станции их лежит более 15 километров.

Впереди распутица. Подготовка работ на трассе требует дружных совместных усилий.

Рабкоровский пост «Брянского рабочего»
/ Брянский рабочий. – 1962. – 7 марта. – С. 2. /

Нефтепровод называется „Дружба“

Впереди – Белоруссия

Три месяца идут работы на брянском участке нефтепровода «Дружба», основную часть которых - сварку труб - ведет специализированное управление № 6 «Свармонтажтреста» Главгаза СССР.

Ежедневно «нитка» трубопровода наращивается новыми километрами. Преодолевая бесконечные трудности, вызываемые погодой и бездорожьем, сварщики состыковали уже более сорока километров труб. Стальная артерия прошла Унечский район и углубляется в Новозыбковский. Приступили к делу монтажники в Клинцовском районе. Они замкнут трассу между Унечей и Новозыбковым. Потом начнутся очистка, изоляция и укладка трубопровода в траншею, подготовленную землеройщиками СУ-7.

Сварщики, машинисты трубоукладчиков, водители плетевозов и трубовозов, трактористы и бульдозеристы, слесари и такелажники спецуправления высоко несут эстафету дружбы навстречу монтажникам треста «Укргазнефтьестрой», работающим за Днепром. Между участками идет упорное соревнование за первенство. Лучший в феврале участок старшего прораба Щерблюка вынужден был в марте отдать переходящее Красное знамя участку старшего прораба тов. Акулинина, так как землеройщики СУ-7 задержались с корчевкой леса. Машинисты трубоукладчиков гусеницами машин пробивали дорогу плетевозам, однако их усилия оказались недостаточными - первенство пришлось уступить.

Участок тов. Акулинина первым в СУ-6 выполнил квартальное задание. Его бригады вышли на реку Титва. Ликвидировал отставание участок старшего прораба тов. Барскова. Его ожидают еще более сложные условия - впереди более 20 километров леса в районе Новозыбкова. К середине марта полностью подготовилась к изоляционно-укладочным работам механизированная колонна тов. Макеева из СУ-3, дислоцирующаяся в селе Найтоповичи. Вот-вот лягут в траншею первые километры полностью готового трубопровода.

Заняла исходные позиции и вторая колонна, которой руководит тов. Сидоренко, перебазировавшаяся под Новозыбков после окончания работ на продуктопроводе Пенза - Брянск.

От имени всех, кто ведет сейчас трассу, хочется сказать спасибо колхозникам сел Высокое, Рахманово, Найтоповичи, Киван, Мамай и других. Они тепло встречают строителей нефтепровода, отводят участки своей земли под станы, предоставляют возможность пользоваться электроэнергией, радио, клубами, библиотеками, банями.

Много помогают железнодорожники станций Унеча, Клинцы и Новозыбков, принимающие на свои площадки тысячи тонн грузов для нефтепровода.

В заметке, опубликованной в «Брянском рабочем» 27 марта, говорилось о новых методах сварки прогрессивным способом - в среде углекислого газа. Авторы его выдвинуты на соискание Ленинской премии.

Это действительно очень ценный метод. Третий месяц применяется он на трассе «Дружбы» и позволил вести сварку труб без подкладных колец на стыках. Освоение нового метода сварки потребовало от монтажников больших усилий. Но они успешно справились с задачей.

Первый квартал завершен. Впереди напряженная работа. К июлю нужно закончить сварку на территории Брянской области и продвинуться в Белоруссию. Полным ходом во втором квартале развернут работу землеройщики и строители.

Трудовые огоньки «Дружбы» засверкают еще ярче.

Рабкоровский Пост

/ Брянский рабочий. – 1962. – 3 апреля. – С. 3. /

Артерия коммунизма

Запоздалые птицы летят на Десну-реку. Летят неторопливо, словно прислушиваясь, что это происходит сейчас там, на земле, на которую они возвращаются?

А на земле гудят машины, звенит металл, вдруг содрогнется земная твердь, выбросит из себя мертвой хваткой вцепившийся пень-корень и тяжело осядет буро-

дымчатым грибом. Бульдозеры расчищают развороченный грунт. Тяжело грохоча гусеницами, плывут трубоукладчики, тракторы, автокраны. Словно гигантские телескопы, устремлены в горизонт лежащие на «МАЗах» с прицепами стальные «плети» труб.

Так изо дня в день живет трасса гигантского нефтепровода «Дружба». Шум и грохот. Но он не тревожит, ни птиц, ни людей. Это мирный шум, это шум созидания.

Социализм сближает народы. Так говорит новая Программа Коммунистической партии, и эту марксистскую мысль утверждает сама жизнь. Трансевропейская магистраль нефтепровода «Дружба», которая берет начало у берегов Волги, протянется по Европе до берегов Дуная и Одера. От Куйбышева через несколько областей, в том числе и через Брянскую, она идет до белорусского города Мозыря. Отсюда одна ветвь тянется на Ужгород и, пробиваясь через каменистые Карпаты, уходит в Чехословакию и дальше - в Венгрию.

Вторая ветвь «Дружбы» протянется с белорусской земли в Польшу и в Германскую Демократическую Республику. Общая длина нефтепровода превысит пять тысяч километров. По протяженности он будет уступать лишь строящемуся в нашей же стране нефтепроводу Волга - Сахалин.

Строительство нефтяной магистрали идет невиданными темпами. То, что на других стройках делалось в два месяца, здесь совершается в один ! Первая очередь нефтепровода Броды – Ужгород длиной в 324 километра, уже действует.

Пройдет не долгое время, и на всем протяжении стальными подземными жилами запulseирует кровь земли. Она потечет к нашим друзьям и с новой силой подтвердит мудрость строк из Программы коммунистов страны Советов: «КПСС рассматривает строительство коммунизма в Советском Союзе как составную часть созидания коммунистического общества народами всей мировой социалистической системы».

Трасса. Изжеванная гусеницами полоса земли. Поля, леса и болота. Дождь за воротник и хлюпанье воды под сапогами. Солнце, ветер да небо. Трасса – соединение

двух слов с одним корнем: труд и трудность. Здесь пространство проходят шаг за шагом, метр за метром. Как в атаке.

183 километра нужно преодолеть механизированным колоннам Брянского строительного управления № 3 треста «Щекингазстрой» со своими основными субподрядчиками – землеройщиками седьмого спецуправления и сварщиками СУ-6 треста «Свармонтаж».

Почти на всем протяжении трассы работы в разгаре. Хорошо понимая значение своего труда, строители стремятся положить в землю свои 183 километра не в конце декабря, как определено планом, а гораздо раньше - к 45-й годовщине Октябрьской революции. Здесь работают испытанные машинисты экскаваторов, трубоукладчиков, очистных и изоляционных машин, гудронаторов, сварщики - асы, лучшие водители.

Первое знакомство с трассой, с ее людьми произошло у нас ранним апрельским утром. Газик долго нырял по ложбинам, придерживаясь изогнувшейся, словно гигантский удав, трубы - восьмисотки, прежде чем мы достигли механизированной колонны Николая Васильевича Макеева. Нас встретил синеглазый приветливый парень.

- Ольшанский Михаил. Бригадир, - представился он.



Михаил Ольшанский.

Ольшанский по профессии - машинист изоляционной машины, типичный солдат с трассы. Сам с виду небросок: невысок, в плечах неширок, но кажется свит из нервов и мускулов. Примечательно в нем другое: чистотой и правдой лучших представителей рабочего класса светится этот человек. Товарищи Михаила настойчиво идут к тому дню, когда всем им будет присвоено звание бригады коммунистического труда.

На трассе трудно. Недаром в столовой-вагончике на стане колонны висит плакат: «Работать, строить и не ныть!». Трасса не признает людей слабых духом. Но тот, кто смел, настойчив и трудолюбив, роднится с нею навеки. Вот так, как Ольшанский.

- Дело везде требует щедрых людских рук. – В этой фразе житейская мудрость Михаила Ольшанского.

Он счастлив, что сам творит большое государственное дело, что рядом с ним в поте лица трудятся его друзья: гудронаторщики - водители специальных машин, подвозящих битумную мастику, трубоукладчики, бульдозеристы - люди, щедрые на шутовское меткое слово и на самоотверженный труд.

Вот машинист трубоукладчика Михаил Барауля, один из семи Бараулей, которые тянут трубопроводы по брянской земле.

Семнадцатилетним ушел на трассу старший брат Михаила - Евгений. Прошел все ступеньки: от разнорабочего до начальника механизированной колонны. Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Отслужив в армии, последовал примеру старшего брата Михаил, потом Леонид, за Леонидом - Марат. Стали работать на трассе жены Леонида и Михаила – Лидия и Валентина. Последним, махнув рукой на годы, снялся с места глава династии Бараулей – Иван Кондратьевич.

- Два младших брата пока учатся. Тоже трассовиками будут, - говорит Михаил и широко улыбается, явно довольный своей трудовой биографией.

Много памятных страничек в этой биографии. Вот хотя бы одна из них, опять из жизни Михаила (потому Михаила, что нам довелось встретиться только с ним).

При переходе через трясину провалились четыре трубоукладчика и тягач. Что делать ? Кто решится лезть в мартовскую воду ?

- А ну, дайте попробую. – Михаил снял одежду и остался в одних трусах. Несколько раз, поранив о лед грудь, приседал он в ледяную жижу, пока не зацепил трос. Вытащили один трубоукладчик. Потом снова все повторилось еще и еще.

- Скорей обмывайте, черти, - пританцовывал Михаил. – Так и в сосульку превратиться недолго.

Друзья опасались за его здоровья. А он на поверку и тут крепок оказался. Почихал, покашлял – и снова в строю.

Такая она, трасса. Над головою ветер гонит свинцовые тучи, острый дождь сечет лицо, метель заметает трубу и дороги. А люди идут, полные светлых дум, сильные щедрым вдохновением труда.

Идет парень по трубе. Над ним бездонное синее небо, вокруг – море света и ветер. Ветер ласкает волосы, солнце щурит глаза. Глаза у парня по цвету сродни стальным трубам: темно-серые, спокойные, глядящие прямо.

Это Володя Богомолов.

Пять лет назад, не окончив полного курса школьной науки, ушел он на трассу. Многие – многие километры прошел Володя по родной земле, перенося за собой «доспехи» сварщика – потолочника. Он прокладывал трубопроводы в Сибири и на Урале. Узнал, почем фунт лиха, пробиваясь через подоблачные перевалы Кавказа. Он сваривал трубы, по которым газ пришел в города Белоруссии и Украины.

Для жизнелюба все широты приветливы и уютны. Дружит он и с добрым человеком и с ветром, и с солнышком. Хмурится Володя лишь тогда, когда небо заволакивают тучи: мокрые трубы нельзя сваривать. Но ведь дождь не вечен ! И опять вспыхивают на трубах звезды электросварки.

Я очень доволен, что познакомился с этим человеком: рабочим самого высшего шестого разряда, сварщиком – асом и страстным фотолюбителем, не расстающимся с портативным аппаратом «Вега».

- Зачем ты его за собой таскаешь? – недоумевают товарищи.– И что тут снимать? Добро бы памятники какие.

- А это разве не памятники? – В глазах запрыгали веселые бесенята. – Старенький ведь я буду? Буду. Сяду, значит я со своей старушкой...

- Это с кем же? – допытываются ребята.

Богомолов только глазом повел.

- Сяду, значит, я с ней, разложу снимки и начну вспоминать, где бывал, где особенно трудно случалось... Словом, как Володька Богомолов коммунизм строил.

Случалось ли вам когда-нибудь видеть, как, «сев на трубу», идет механизированная колонна. Впечатляющее зрелище !

Мы стоим в центре колонны. Впереди, метров за 350 – 400, видна чудесная машина, заменяющая более полутысячи человек, - роторный экскаватор. Его хозяин – Николай Боков. Вот видно, как Коля на ходу выпрыгнул из кабины, проверяет траншею, закуривает. А экскаватор идет и идет вдоль трубы.

Представляется, что Коля ведет свою хитрую машину по спокойной водяной глади. «Голоса» экскаватора не слышно, его перекрывает гул механизированной колонны. В ней машины - в одном кулаке. Впереди трубочистная машина, ведомая ветераном – трассовиком Евгением Трофимовичем Бондаренко, сзади управляемая Ольшанским изоляционная машина. Она аккуратно покрывает трубу слоем битума и оборачивает ее в бумагу.

Потом машинисты трубоукладчиков Михаил Барауля, Владимир Меркулов, Петр Лютов и Александр Филиппов опустят стальную артерию в траншею, а бульдозер засыпет ее. Двадцать человек управляют 15 машинами колонной. 99 % - такова здесь доля механизированного труда.

С бешеной скоростью вращаются роторы на очистной машине. Ротор со скребками вправо, ротор со щетками влево. Звенит – гудит в пустой утробе трубы. Кажется, что этот гул докатывается далеко – далеко за леса и доли, туда, где ведут свои участки нефтепровода чехи, венгры, поляки, немцы.

Мы внимательно следим за тем, как идут у них дела, и радуемся их успехам.

Газеты Чехословацкой Социалистической Республики радостно сообщают: строительство нефтепровода стало общенародным делом. Сталевары дают сталь сверх плана. Строители обязались закончить свои работы раньше срока. Каждый член Чехословацкого союза молодежи хочет трудиться на трассе.

Радио и газеты Венгрии рассказывают: нефтепровод переходит Дунай. Работы в разгаре. Созданы бригады социалистического труда.

Немецкие газеты сообщают: молодежь с энтузиазмом возводит огромный нефтеперерабатывающий комбинат. Она знает: недалек тот день, когда из братского Советского Союза придет черное золото.

«Дружба» соединяет земли и народы. В самом названии этого нефтепровода выражен символ двадцатого века, благородное стремление людей труда к единству. Претворяется в явь один из принципов великой Программы.

Человек идет к человеку
как друг,
товарищ
и брат.

Высоко в небе висят над трассой запоздалые птицы. Кажется, что они нарочно притишили свой лет и стараются лучше увидеть и запомнить все, что происходит сейчас под ними.

Смотрите, птицы ! А потом, когда снова вернетесь в теплые края, как можете, расскажите об этом людям.

В.Л. Васенков, наш спец. корр.

Фото И. Рабиновича.

/ Брянский рабочий. – 1962. – 1 мая. – С. 3. /



[Информация]

Трубовозы развезли по трассе трансевропейского нефтепровода «Дружба» стальные «плети» труб. Сварщики соединили их в одну нитку. И вот идет ударная сила строителей трубопровода – механизированная колонна.

Очистная машина до блеска надраивает трубу, изоляционная покрывает ее ровным

слоем битума и аккуратно пеленает в бумагу. Нефтяная артерия готова. Сейчас трубоукладчики опустят ее в траншею, бульдозеры засыпят. 99 процентов всех работ выполняют здесь механизмы, управляемые умелыми руками людей.

Фото И. Рабиновича.

/ Брянский рабочий. – 1962. – 11 мая. – С. 3. /

Шагают трубы – километры

Репортаж с нефтепровода «Дружба»

На участок шестого спецуправления треста «Свармонтаж», возглавляемый Ю.Г. Дворецким, мы добрались только к обеду. День выдался погожий, и отсюда, с холма, хорошо видна убегающая к горизонту среди голубоглазого льна и картофельных полей стальная артерия нефтепровода «Дружба». Справа и слева от еще неужоженной трубы мощные трубоукладчики и автомашины-плетевозы проторили первые дороги трассы.

Не спеша движемся вдоль сваренного трубопровода. Стыки заметно не похожи друг на друга: на одном из них шов идет несколько неравномерным наплавом: то слегка растянут, то как будто собран в мелкую складочку, а на других — красивый, одинаковой высоты и ширины.

- Почему так? - переспрашивает Юрий Георгиевич. - Варят разные сварщики.

- Чья же это работа? - указывая на ближайший красивый шов, спрашиваю я.

Дворецкий останавливает машину, осматривает шов и уверенно отвечает:

- Бондарев варил, Петр Фролович. Он сейчас там, - махнул рукой к горизонту, - на 11-м километре. Минут через двадцать небыстрой езды из-за холма показывается стрела крана-трубоукладчика, потом доносится приглушенное рокотание мощных машин. У конца склона видна бригада сварщиков. Вспыхивают огоньки электродов. Трубоукладчик, легко подхватив 35-метровую плетть трубы, укладывает ее в общую «нитку».

Еще две-три минуты, и вот мы среди тех, кто в зной и в стужу, в слякоть и под пронизывающими ветрами километр за километром наращивает великую артерию

«Дружбы», по которой потечет нефть в Чехословакию и Венгрию, Польшу и Германскую Демократическую Республику.

Надвигается дождик, и сварщики дорожа каждой минутой, разговаривают с нами, не отрываясь от дела.

- Что, строители, небось боитесь что мы без вас трубу сделаем?

- Без очистки изоляции трубу не положишь, - отвечает начальник механизированной колонны. - Еще на пятки вам наступать будем...

Рядом, сидя верхом на трубе, не принимая участия в разговоре, сварщик доваривает второй слой на стыке.

- Как дела подвигаются? - спрашиваем мы у него.

- Помаленьку.

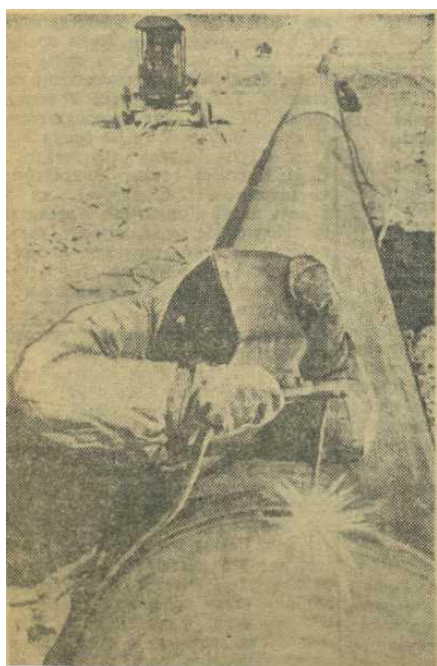
- Почему помаленьку?

- Да я на потолках недавно работаю, больше шести стыков еще не делал, - смущенно отвечает он.

Видимо, это его неуверенные швы встречали мы по дороге.

- А где Бондарев?

- Вон, на конце работает.



Бондарев сидит на корточках, прижавшись плечом к трубе. Он поглощен своим, требующим большого внимания, делом. Опушенная маска закрывает лицо. По его позе, размеренности точных движений сразу угадывается мастер высокого класса.

Но вот он откинул с лица маску, чтобы проверить шов открытым глазом, и, увидев нас, поднялся, поздоровался. Бондарев невысок, крепко сложен. У него простое, немного скуластое русское лицо. Глубоко надвинутая фетровая беретка прижата обручком маски, сейчас откинутой на затылок. Одет он в белый кожаный костюм, надежно защищающий от брызг раскаленного металла и частой непогоды.

Сняв крагу, Бондарев смахнул с висков и переносицы росинки пота и смущенно улыбнулся слегка покрасневшими глазами, выдававшими в нем сварщика со стажем. Двенадцать лет назад, сразу после армии пришел он на трассу. Тяготы кочевой жизни трассовика неразлучно делит с ним жена Зоя Марковна и дочурки - семилетняя Люда и четырехлетняя Рая. Начинал Петр Фролович слесарем, был сварщиком-прихватчиком, а с 1958 года - сварщик-потолочник. Работал на трассах Юга, потом попросился на Брянщину, в родные края.

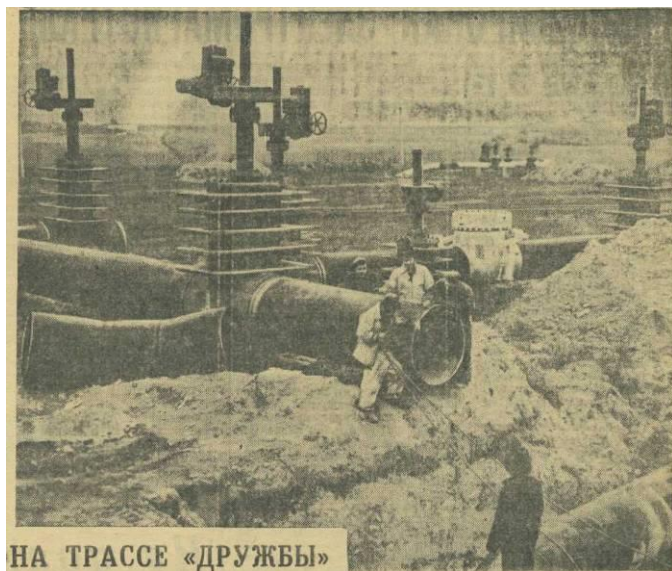
- Ну и как работается? - спрашиваем его.

- Как работается? Да как вам сказать... Брака пока нет. Девять стыков в день одолеваю, - скромно отвечает Петр Фролович.

Приварить трехслойным швом девять стыков трубы диаметром 820 миллиметров - это очень здорово. Это триста метров готовой «нитки» трубопровода в день! Три таких мастера могли бы в месяц стыковать 20 километров трубопровода.

Рядом с Петром Фроловичем - группа внимательных слушателей и наблюдателей. Это ребята из ближайшего села.

- Они тут уже часа три приглядываются. Прогнать хотел, чтобы глаза не портили, да они стекло выпросили и по очереди издали смотрят.



нельзя глядеть.

В ярких лучах солнца из-под электрода вспыхивает бело-голубое пламя, с треском рассыпаются желтоватые искры.

- Петька, тебе говорил дядя, не гляди без стекла, - раздается сердитый голос мальчугана и вслед затем звук подзатыльника.

- Васька, давай стекло, долго тоже

Подходит «МАЗ» - плетевоз с тремя плетями. Сняв одну из них, трубоукладчик разворачивает ее для укладки. В этот момент поднявшийся вверх конец трубы

напоминает ствол дальнобойного орудия. Но то впечатление тотчас исчезает от сознания того, что постоянные усилия нашего народа направлены на мирные цели, на укрепление дружбы между людьми на планете. Поэтому и трубопровод так назван - «Дружба».

Б. Лабусов,
начальник отдела снабжения управления № 3 треста «Щекингазстрой».
/ Брянский рабочий. – 1962. – 12 августа. – С.2./

На трассе «Дружбы»

Читатели «Брянского рабочего» не раз встречали в газете сообщения о ходе строительства нефтепровода «Дружба», трасса которого частично проходит по территории нашей области. Но «Дружба» - это не только подъемная стальная магистраль, а и ряд сложных насосных станций, ускоряющих движение огромных масс горючего по нефтепроводу. Одна из станций возводится в Унечском районе. Уже устанавливаются насосные агрегаты большой мощности, монтируется запорная аппаратура, способная выдержать высокое давление.

Снимок показывает «ворота» насосной станции - ее будущую приемную камеру. По фигуркам монтажников легко представить себе размеры труб и запорных устройств.

Монтажными работами руководит начальник участка Никита Емельянович Лавров - большой специалист своего дела, участвовавший в строительстве всех крупнейших газонефтепроводов нашей страны.

Текст Г. Панова.
/ Брянский рабочий. – 1962. – 7 декабря. – С.3./

[Скоро по этим трубам потечет нефть]

Скоро по этим трубам потечет нефть. А пока бригада коммунистического труда во главе с И.Ф. Галкиным, за выдающиеся успехи в труде награжденным орденом Ленина, ведет укладку нефтепровода «Дружба» недалеко от Днепра. Слово символ дружбы

этот нефтепровод связывает Брянщину с Гомельщиной и уходит затем через Брест на братскую Польшу.



Фото П. Белоуса.

/ Брянский рабочий. – 1962. – 23 декабря. – С.3./

Нефтепровод братства и дружбы

Нефтепровод «Дружба» - великая стройка эпохи. В его сооружении на равных правах и взаимовыгодной основе участвуют пять социалистических стран - Венгрия, ГДР, Польша, СССР и Чехословакия. История еще не знала такого огромного по масштабам трудового содружества. Об этом единодушно заявили участники состоявшегося в Москве международного совещания по обмену опытом эксплуатации этого крупнейшего в мире нефтепровода.

Какое экономическое значение имеет нефтепровод «Дружба» для развития народного хозяйства вашей страны? С таким вопросом корреспондент ТАСС обратился к некоторым членам делегаций, участвующим в совещании.

ВАЛДАУФ БОГУМИР, заведующий отделом Министерства химической промышленности Чехословакии:

Наша страна первой получила советскую нефть по трубопроводу «Дружба». Это историческое событие, которое мы, чехи и словаки, никогда не забудем, произошло 22 февраля 1962 года. Сейчас по участку магистрали Броды - Ужгород -- Братислава перекачиваются миллионы тонн «черного золота».

Нефтепровод «Дружба» имеет неоценимое значение для народного хозяйства нашей страны. По нему мы получаем превосходное топливо, замечательное сырье для химии. Советская нефть перерабатывается на ряде предприятий, в том числе на заводе имени Чехословацко-советской дружбы в Залуже и комбинате «Словнафт» близ Братиславы.

В районе города Кралупы в скором времени войдет в строй завод синтетического каучука. Это предприятие будет также одним из основных потребителей советской нефти.

Трубопровод «Дружба» успешно решает и другую важную экономическую задачу. Он во много раз сокращает транспортные издержки. Если бы это количество нефти, которое сейчас подается по трубопроводу Броды - Ужгород, перевезти, как это было до сих пор, по железной дороге, то для этого потребовались бы тысячи поездов.

Следует добавить, что у нас сложился отличный коллектив рабочих и специалистов, которые обеспечивают практически безаварийную работу магистрали. Они держат постоянную связь с нашими советскими и венгерскими коллегами, - регулярно обсуждают вопросы эксплуатации трубопровода.

ЭЛИЗАВЕТ ЛАНДЛЕР, заместитель начальника отдела Госплана Венгрии:

Венгерский участок «Дружбы» введен в эксплуатацию в сентябре 1962 года. Его общая протяженность - 148 километров. Беря начало у границы с Чехословакией, он огибает затем Будапешт и подходит к селу Сазхаламбатт. Здесь сейчас сооружается крупный нефтеперерабатывающий комбинат. Он и будет основным потребителем советской нефти. Теперь же она перерабатывается на двух других предприятиях.

Несомненно, что транспортировка нефти по трубопроводу имеет неоспоримое преимущество. Она поступает на заводы без задержек, равномерно, точно по графику. Кроме того, освобождается большое количество железнодорожных цистерн, которые могут быть использованы для перевозки других грузов.

В этом году по магистрали «Дружба» в Венгрию поступят сотни тысяч тонн нефти.

ЛЕОНИД КЕЛБАСИНСКИЙ, технический директор Главнефтесбыта Польши:

Сейчас заканчивается строительство польского участка трубопровода «Дружба». Мы с большим удовлетворением встретили заявление советской делегации, что к концу года волжская нефть придет в Адамову Заставу — небольшому местечку близ советской границы.

Планом развития народного хозяйства нашей страны предусматривается значительное развитие химической промышленности. В городе Плоцке создается крупный нефтехимический центр. В недалеком будущем здесь войдут в строй нефтеперерабатывающий завод и химический комбинат.

Различные продукты, которые получит наша промышленность из советской нефти, сыграют важную роль в механизации сельского хозяйства, переводе железнодорожного транспорта на тепловозную тягу, в дальнейшем развитии морского флота.

Сейчас нефть из СССР поступает к нам главным образом, по железной дороге. Но это не удовлетворяет растущую промышленность Польши. Если бы нефть, которую ежегодно будет потреблять Плоцкий комбинат, перевезти по железной дороге, то на это потребовались бы тысячи составов.

ГЕРХАРД ЙОН, член Совета народного хозяйства ГДР.

На митинге дружбы во Франкфурте-на-Одере первый секретарь ЦК СЕПГ В. Ульбрихт сказал, что скоро на Одер придет нефтепровод «Дружба», и возникнет новый центр химической промышленности. В. Ульбрихт добавил, что нефтепровод является свидетельством братской дружбы и помощи со стороны Советского Союза.

Строительство участка нефтепровода «Дружба» на территории ГДР заканчивается. В этом году мы уже получим советскую нефть. Это позволит нам в больших масштабах

развивать нашу отечественную нефтеперерабатывающую и химическую промышленность. Сейчас в городе Шведте возводится мощный химический комбинат.

В настоящее время «черное золото» поступает к нам из СССР в основном морским путем. Это вызывает ряд неудобств. Необходимо содержать специальный флот, не всегда имеются благоприятные условия перевозки нефти морем. Транспортировка же нефти по трубопроводу будет на 70 процентов дешевле, чем морским путем.

/ Брянский рабочий. – 1963. – 17 июля. – С.1./

[Трасса нефтепровода «Дружба»]



На пять с лишним тысяч километров протянулась трасса нефтепровода «Дружба», берущая начало у берегов Волги.

На территории Белоруссии нефтяная артерия разветвляется. По одной ее, северной, ветке волжская, нефть пойдет в Польшу. Южная ветка, подающая нефть на химические заводы Венгрии и Чехословакии, частично уже вступила в строй.

На этом снимке запечатлено строительство нефтепровода на участке Унеча - Мозырь. Монтажники Н.К. Фролов (слева) и Я.А. Кабанов ведут продувку труб.

Фото И. Геника. (Фотохроника ТАСС).

/ Брянский рабочий. – 1963. – 17 августа. – С.4./

На трассе дружбы

От Унечи до Днепра 181 километр. Это не по прямой, а если идти вдоль стальной нитки Брянского участка трансъевропейского нефтепровода «Дружба». Жарко здесь

было в последние недели не только от палящего солнца, но и от трудового напряжения. День строителя стал этапным: на трассе нефтепровода закончили все основные общестроительные работы. Трубы продуты под давлением. Лишь на самых трудных участках - у полноводных Днепра и Сожи - ребята из механизированных колонн Леонида Инихова и Юрия Овсянникова подчищают «сучки и задоринки».

Вот-вот начнется экзамен строителей на аттестат профессиональной зрелости - контрольные испытания трубопровода. А потом маслянистая кровь земли запульсирует в стальной артерии, пойдет в братские Польшу и Германскую Демократическую республику,

С. Свиридов.

/ Брянский рабочий. – 1963. – 17 августа. – С.4./

Нефть идет!

БРЕСТ, 5 ноября. (Корр. ТАСС).

С северной ветви трансъевропейского нефтепровода «Дружба» от белорусского города Мозыря до государственной границы закончены подготовительные работы по приему и пропуску заволжской нефти. Сооружен ряд промежуточных насосных станций. Успешно проведено испытание одного из самых ответственных на трассе участков — подводного перехода через заболоченное междуречье Пины и Припяти протяженностью семь с половиной километров.

Пройдя многотысячеловеческий путь по степям Украины и Белоруссии, заволжская нефть подошла к городу Пинску. Дежурные операторы непрерывно следили за тем, чтобы не упустить момент ее появления.

...Вот из отверстия тонкой струйкой побежала черная маслянистая жидкость. Сразу же были перекрыты задвижки. Нефть остановилась, но ненадолго. В Бородах и Мозырь мощные компрессоры продолжают гнать ее под давлением.

Пройдет еще один день, снова поднимется давление в стальном теле трубопровода, и жидкое топливо устремится дальше — к Кобрину, к государственной границе.

Заволжской нефти открыт путь в Польшу и ГДР.

/ Брянский рабочий. – 1963. – 6 ноября. – С.1./

Скоро - нефть!

Нынешний декабрь навсегда впишется в трудовую летопись коллектива шестого специального управления «Свармонтажтреста». Еще 180 километров стальной трубы величайшего в мире нефтепровода «Дружба», которые они вели, готовы принять нефть! Ее ждут сейчас все, кто остался на трассе, протянувшейся от Унечи до Днепра. Ждет у Сожа под Гомелем один из лучших вожakov, бригадир сварщиков-потолочников Трофим Петрович Матюшин. Ждут его товарищи Анатолий Павлович Никулин и Алексей Николаевич Высоцкий. Ждут нефти, как экзамена, начальники колонн Дмитрий Михайлович Акулинин и Алексей Александрович Кассиров. И хотя все много раз опробовано и проверено, - волнуются.

А их всех вместе ждут новые дела. На новом участке Унеча - Брянск мощные трубоукладчики кладут в землю стальные плети. Плети эти необычные, на строительстве наших нефтепроводов они применяются чуть ли не впервые. Диаметр их 1.020 миллиметров.

Изготовлены эти гигантские трубы на Челябинском и Новомосковском трубопрокатных заводах.

- И труб этих у нас сейчас вволю, - говорит главный инженер шестого спецуправления Василий Иванович Карначев. - Первый десяток километров уже сварили.

Так что провидцем оказался тот уральский сварщик, который после запрета на продажу нам труб из ФРГ на первой отечественной трубе большого диаметра вывел метровые буквы: «Труба тебе, Аденауэр!».

Мир еще раз убедился, что нет таких дел, которые были бы не под силу советскому рабочему классу.

Вл. Васенков.

/ Брянский рабочий. – 1963. – 8 декабря. – С.1./

Новые трассы газа и нефти

Почти на шесть тысяч километров протянутся новые трассы газо- и нефтепроводов в 1964 году. В беседе с корреспондентом ТАСС заместитель председателя Государственного производственного комитета по газовой промышленности К.К. Смирнов сообщил:

- Первоочередными объектами по-прежнему остаются две грандиозные стройки: газопровод Бухара - Урал и нефтепровод «Дружба». Как известно, в прошлом году введена в эксплуатацию первая очередь трассы Бухара - Урал. Она принесла «голубое топливо» Газлинского месторождения в Челябинск, Орск и другие города Южного Урала.

В 1964 году начнется строительство второй очереди газопровода. Он свяжет Газли со Свердловском. Строители уложат около тысячи километров труб. Вновь придется пересечь реки, каменистое плато, тяжелые грядовые и барханные пески. Но у строителей теперь накоплен немалый опыт борьбы с трудностями.

На помощь им придет много новой техники: мощные трубоукладчики, экскаваторы, вездеходы. Сооружение магистрали Бухара - Урал, по которой будет ежегодно транспортироваться до 21 миллиарда кубических метров газа, закончится в 1965 году.

Советская нефть по трубопроводу «Дружба» уже поступила в Чехословакию, Венгрию, Польшу и ГДР.

Наши друзья из социалистических стран получили превосходное топливо и замечательное сырье для химии.

В шестом году семилетки вступят в строй важные трассы «голубого топлива»: Полтава - Кременчуг, Краснодарский край - Ростов (третья очередь), Свердловск - Нижний Тагил...

В 1964 году будет продолжено сооружение газопроводов Иgrim - Серов и Таас - Тумус - Якутск. Особенно трудоемким считается якутский газопровод. Впервые в мировой практике приходится прокладывать эту магистраль в условиях вечной мерзлоты, сурового полярного климата.

Намечается сдать в эксплуатацию нефтепровод Унеча - Полоцк. Сооружаемый сейчас крупный центр нефтехимии - Полоцкий нефтеперерабатывающий завод получит богатейшее сырье - «черное золото» Татарии.

(ТАСС).

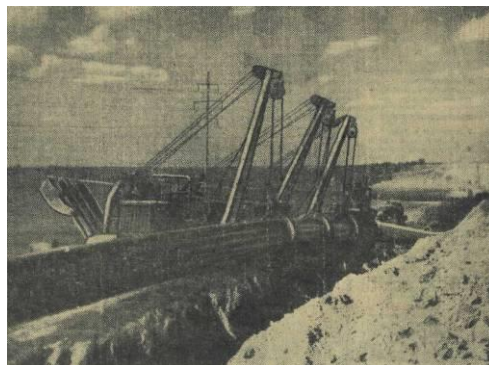
/ Брянский рабочий. – 1964. – 12 января. – .2./

Ленинская вахта

На строительстве нефтепровода «Дружба», который проходит по территории нашей области, трудится много молодежи. В эти дни, когда по всей



нашей стране идет Ударная ленинская эстафета, молодые строители вкладывают в работу огонь души, соревнуются за право быть победителями в ленинской эстафете славных дел.



Машинист экскаватора Д-7 Владимир Суворов прокладывает путь нефтепроводу «Дружба» на участке № 4 строительного управления треста «Мосгазопроводстрой».

/ Брянский комсомолец. – 1964. – 24 мая. – С.1./

На трассе дружбы



1. Протяженность трасс европейского нефтепровода «Дружба» увеличится в ближайшее время еще на 450 километров. Вот и чехословацкие строители начали прокладку второй очереди своего участка нефтепровода, которая пересечет почти всю территорию страны.

Сооружение ведется одновременно с двух сторон - из Южной Словакии и Северной Чехии.



Трасса второй очереди будет проложена с таким расчетом, чтобы с помощью небольших «рукавов» к нефтепроводу можно было присоединить все нефтеперерабатывающие предприятия Чехословакии.

На этом снимке, полученном нами от агентств ЧТК - ТАСС, вы видите чешских сварщиков Тибора Желинского и Мартина Подлужанского.

Но трасса нефтепровода «Дружба», как известно, берет начало в Советском Союзе — волжские нефтепродукты транспортируются поистине по гигантскому трубопроводу. И часть его проходит по территории нашей области. Взгляните на второй снимок этой страницы.

2. Этот снимок сделан по просьбе редакции «Брянского рабочего» фотокорреспондентом ТАСС И. Рабиновичем недалеко от Брянска. Стальную нить нефтепровода «Дружба» прокладывает базирующийся у нас в области коллектив 12-го управления треста



«Мосгазпроводстрой», а сварку труб ведут специалисты 6-го строительного управления. График работ на трассе «Дружбы», проходящей по нашей области, выполняется со значительным опережением.

/ Брянский рабочий. – 1964. – 17 мая. – С.1. /

На трассе «черного золота»

Рассвет... Солнечные лучи ласково освещают открытые, мужественные лица

молодых строителей нефтепровода «Дружба». Вместе с восходом солнца закипает здесь жизнь, полная тревог и волнений, поисков и радостных находок.

На участке, где ведутся сложнейшие работы по монтажу резервуаров насосной станции, работает инженер комсомолец Андрей Пащенко. Этого веселого неутомимого человека любят и ценят в коллективе. За его чуткий подход к людям, за хорошие организаторские способности и еще за то, что Андрей не умеет делить работу на свою и чужую. Его запросто можно увидеть в кабине многотонного автокрана или болтающимся высоко над землей, рядом с бывальыми монтажниками.

Вот и сейчас на снимке, сделанном фотокорреспондентом И. Рабиновичем, вы видите молодого инженера за своим обычным занятием. Вместе с монтажником комсомольцем Семеном Васильцовым он обсуждает как лучше вести работы, каким образом добиться, чтобы на монтаже оборудования не было ни минуты простоя. Недалеко то время когда по стальной трассе прокладываемой руками комсомольцев, потечет «черное золото».

/ Брянский комсомолец. – 1964. – 15 июля. – С.2.

Направление – Смоленск

К нефти, природному газу самое прямое отношение имеет и Брянщина. По территории нашей области проходит нефтепровод «Дружба». Близ Брянска действует нефтеналивная станция, получающая по подъемной магистрали, идущей с Волги, нефтепродукты Второго Баку. Еще ранее пролегали через брянские земли газопроводы Дашава - Брянск и Шебелинка - Москва. И вот рождается новая магистраль.

Строители третьего и шестого управлений «Щекингазстроя» и первого спецучастка треста «Союзпроводмеханизация» начали прокладку газопровода Брянск - Смоленск. На них возложена задача в короткий срок проложить 150 - километровую стальную трассу. Вторую половину газопровода со стороны Смоленска сооружают другие коллективы строителей.

В. Андреев

/ Брянский рабочий. – 1964. – 1 сентября. – С. 3. /

С победой, строители «Дружбы» !

Москва, 10 сентября. (Корр. ТАСС). Вчера государственная комиссия подписала акт сдачи в эксплуатацию последнего участка нефтепровода «Дружба». Участок между городами Мичуринск и Унеча строительные организации Газпрома СССР проложили за 14 месяцев - на 7 месяцев быстрее, чем предусмотрено графиком. Их работа принята с хорошей оценкой.

Сейчас новый участок заполняется нефтью. Спустя некоторое время поток «черного золота» пойдет из Татарии и Куйбышева в Польшу, ГДР, Венгрию и Чехословакию непосредственно по трубопроводу.

От Мичуринска до Унечи 540 километров. Четвертую часть из них прошли два наших брянских коллектива - третье специализированное управление треста «Щекингазстрой» и шестое специализированное управление сварочно - монтажного треста Газпрома СССР. Корреспондент «Брянского рабочего» Владимир Васенков связался с начальниками этих организаций Иваном Михайловичем Тихомирновым и Олегом Павловичем Томашевским и попросил их рассказать нашим читателям о последних днях работы на трассе, о лучших ее людях.

И. М. Тихомирнов. «Дружба» - трасса особенная. Это символ новых отношений между народами, символ братского сотрудничества. Само собой разумеется, что и трудились здесь люди с особым подъемом. Механизированная колонна Виктора Ивановича Гудкова закончила свой участок еще в середине июня, а мехколонна Леонида Петровича Инихова - хранительница переходящего Красного знамени треста «Щекингазстрой» - проходила в отдельные дни вместо 500 метров по 1.300 метров. Прямо скажу, гвардейский шаг !

Вся тяжесть организации труда непосредственно на трассе ложится на бригадиров. Леонид Кондратьевич Барауля - один из многочисленной династии Бараулей - трассовиков - блестяще справился со своими обязанностями. Много прибавил к своей былой славе и Евгений Петрович Тимофеев, который в прошлом году за успешное

прохождение участка Унеча - Мозырь польским правительством был награжден орденом «Трудовая слава».

По совести говоря, я теряюсь, ведь всех невозможно отметить. Трасса сама отбирает людей. Она не терпит нытиков. Машинисты трубоукладчиков Николай Павлович Антонов и Иван Егорович Денисов, машинист очистной машины Александр Макарович Меркулов - какие это все замечательные, люди!

О. П. Томашевский. Мы принимали трудовую эстафету на 1.194-ом километре и передавали ее на 1.275-ом. Как видите, наш, говоря языком спортсменов, этап - 81 километр, протянувшийся от Десны под Унечу. Местность для прокладки трассы была трудной. Много болот, часто встречались овраги, реки. Особенно неподатливой оказалась Судость. Во многих местах, вопреки нашему обыкновению зарываться в землю, приходилось делать воздушные переходы.

Но все позади. Трудности и невзгоды забываются. Осталось удовлетворение от совершенного. Подумывают о перебазировке на новые места начальники участков Дмитрий Михайлович Акулинин и Адольф Романович Присяжный. Как после боя, проверяют свое снаряжение замечательные бригадиры Николай Афанасьевич Бирюков и Александр Назарович Варламов. Получили передышку наши рыцари переднего края - сварщики: трассовики - потолочники Владимир Ильич Лаушкин и Петр Фролович Бондарев, стендовики - полуавтоматчики Василий Иванович Сазонов и Владимир Ильич Денисов, мастер сварки в среде углекислого газа Виктор Филиппович Коршунов.

Приглушили на этой трассе моторы трубоукладчиков машинисты Алексей Николаевич Высоцкий и Владимир Семенович Теплов. Каникулы от горячей работы у асов наших трудных дорог - водителей плетевозов, и трубовозов Николая Анатольевича Зижкова, Федора Трофимовича Жданова, Ивана Ивановича Носова.

Но пусть не подумает читатель, что на трассе все замерло. Нет, дело есть у каждого. Просто на трассе наступила нормальная жизнь, которая обычно бывает после трудного и победного боя. А впереди - новые дела, новые свершения !

/ Брянский рабочий. – 1964. – 11 сентября. – С. 1. /

Новый нефтепровод сулит большие выгоды

Прокомментировать сообщение о сдаче в эксплуатацию последнего участка нефтепровода «Дружба» корреспондент ТАСС попросил заместителя председателя Государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР К.К. Смирнова.

Нефтепровод «Дружба», сказал тов. Смирнов, - это крупнейшее в мире сооружение подобного рода. Словно кровеносная артерия, соединил он четыре дружественных государства - Чехословакию, Венгрию, Польшу и ГДР с Советским Союзом. По подземной магистрали они получают из Поволжья советскую нефть.

Чтобы соединить стальной нитью пять социалистических стран, понадобилось несколько лет. Только на Европейской части СССР строителям трубопровода встретилось около 200 шоссейных дорог, 18 крупных рек. Теперь все это позади! Пройдет еще немного времени, и заволжская нефть пойдет в братские страны, что называется, без пересадки.

Ввод в эксплуатацию всех участков «Дружбы» сулит государствам - владельцам этого гигантского трубопровода большие выгоды. Примечательно, что 20 миллионов рублей в счет затрат, произведенных на строительство нефтепровода, советские эксплуатационники подземной магистрали уже возвратили государству.

Именно такую сумму составляет полученная за два с половиной года экономия от снижения транспортных расходов по сравнению со стоимостью перевозки нефти по железной дороге.

Братские страны получили по трубопроводу миллионы тонн «черного золота». Для его перевозки из района Куйбышева до западных рубежей СССР потребовалось бы несколько сот тысяч железнодорожных цистерн.

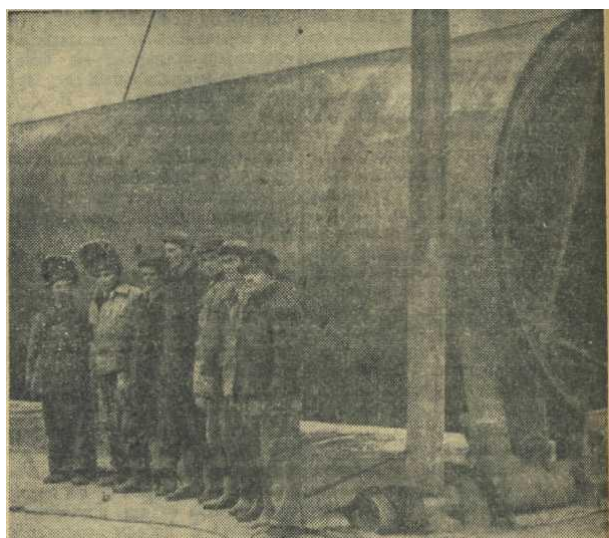
Сооружение нефтепровода «Дружба», сказал в заключение тов. Смирнов, - свидетельство крепнущих экономических связей братских стран социализма.

/ Брянский рабочий. – 1964. – 11 сентября. – С. 1. /

Дружбе – жить !

Государственная комиссия подписала акт сдачи в эксплуатацию последнего участка нефтепровода «Дружба». Участок между городами Мичуринск и Унеча строительные организации Газпрома СССР проложили за 14 месяцев - вдвое быстрее, чем предусмотрено графиком.

(«Брянский рабочий» за 11 сентября с. г.)



Смотришь на этих парней и, кажется, слышишь привычные слова фотолюбителя:

- Станьте поплотнее. Внимание! Снимаю !

Парни действительно стоят плечом к плечу, как родственники или, что вернее, как солдаты. Все они из бригады Владимира Колмакова, все «прописаны» в шестом специальном управлении треста

«Свармонтаж» Главгаза СССР, а значит, все - со знаменитого трансъевропейского, интернационального, самого длинного в мире нефтепровода «Дружба».

Щелкнет затвор фотообъектива - монтажники облегченно разойдутся по своим местам. Захватят тросом, пока лежащий за их спинами рулон - а это именно рулон - не труба и не цистерна, - мощным тягачом поставят его на «попа». Потом развернут широкую стальную полосу, пробегутся вечным швом по стыкам - и получится вмещающий тысячи тонн нефти резервуар. Такие емкости стоят на нефтяных трассах, в том числе и на Брянщине, как запас, как резерв, как гарантия того, что при любых обстоятельствах советская нефть Второго Баку обязательно в срок - и столько, сколько надо! - придет и в Венгрию, и в Чехословакию, и в Польшу, и в Германскую Демократическую Республику.

Сейчас Володи Колмакова и его друзей на «Дружбе» нет. О ней у них остались на память вот такие, как напечатанная нами, фотографии. У них теперь новое дело. Они берутся за мощный газопровод - Брянск - Смоленск.

/ Брянский рабочий. – 1964. – 27 сентября. – С. 2. /

На «Дружбе», под Унечей

Репортаж о важной победе строителей

В адрес Брянского промышленного обкома КПСС пришла телеграмма-рапорт: коллектив строительного треста № 1 и специализированных монтажных организаций Государственного производственного комитета по газовой промышленности, эксплуатационники нефтепровода «Дружба» в короткий срок в районе города Унечи построили и сдали в эксплуатацию мощную нефтеперекачивающую станцию.

Корреспондент «Брянского рабочего» побывал на новой станции перекачки. Ниже публикуется его репортаж.

То, что территорию нашей области с востока на запад пересек нефтепровод «Дружба», и Брянщина стала важнейшим участком, как бы средним течением великой подземной реки жизни, - вы, конечно, уже знаете. Но знаете ли вы, что так сказать о значении этого участка - значит сказать еще далеко не все? Что как раз на Брянщине, под Унечей, находится один из главнейших узлов трансъевропейского трубопровода? Что от него зависит интенсивность питания нефтеперегонных заводов и Чехословакии, Венгрии, Польши, ГДР и нашего, советского, нового такого завода в Полоцке? Что, если, допустим, вдруг где-то до Унечи собьется ритм работы гигантской артерии, этот узел сумеет самостоятельно обеспечивать нефтью эти заводы целых несколько суток?

У упомянутого узла довольно прозаическое название - нефтеперекачивающая станция в районе Унечи.

Она вступает в строй. Ее первая очередь принята государственной комиссией.

Это большое событие. Оно, как и сама станция, - великолепное инженерное сооружение, достойно вашего внимания.

Перекачная станция? Что это такое?

«Дружба», любая другая подобная магистраль, - сами понимаете, не какой-то лоток, проложенный с горы в долину. Гигантская тысячекилометровая труба идет из Заволжья в страны Восточной Европы даже не по равнине, она преодолевает на своем пути и такие «неровности», как Карпаты. Самотеком нефть по ней не польется, ее надо подталкивать, гнать - и с силой. Это и делают перекачные станции.

Приехав на ту станцию, что под Унечей, я застал здесь главного инженера управления магистрали нефтепровода «Дружба» Г. А. Константинова. Управление находится во Львове, оттуда и прибыл в Унечу Геннадий Александрович в качестве председателя государственной комиссии по приему станции.

- На нашей магистрали, - рассказал он, - построен и еще строится ряд нефтеперекачных станций, примерно, через каждые сто километров. Но унечская среди них - особая, перворазрядная по своему значению и мощности. Как известно, в районе Унечи «Дружба» впервые разветвляется, отсюда трубопровод берет два направления: на Мозырь, откуда магистраль дальше идет в Польшу, ГДР, Чехословакию, Венгрию и на Полоцк. Станция будет регулировать оба потока нефти. Она будет иметь свой солидный запас ее, накопленный в резервуарах. Ускоряя движение нефти с помощью мощных насосов, станция повысит производительность трубопровода на большом участке от Куйбышева до Мозыря и Полоцка примерно на 30 процентов. Немало! У этой станции - у ее сооружений и оборудования - есть и еще интересные особенности. Надеюсь, вы их увидите и услышите о них...

И я увидел и услышал.

Мы обходили станцию вместе с главным инженером Брянского отделения дирекции строящихся газопроводов Г.М. Карасиком. Экскурсия была довольно длительной - станция занимает солидную площадь, а главное - солиден комплекс ее сооружений. Первое из них - так называемая площадка приема и пуска скребка...

Нефть содержит тяжелые, парафиновые фракции. Оседая на внутренней поверхности трубы, они со временем могут заметно сузить ее, уменьшить пропускную способность. Чтобы снять осадок, по трубе периодически пропускается плотный поршень - скребок. Вставляют на одной станции, и напор нефти гонит его до следующей, где скребок выпускается из трубы. Для этого ее разрывают, установив на специальной площадке систему «обходных» труб с задвижками.

На станции под Унечей эта система нужна и для другой цели - через нее, а затем через ряд фильтров нефть отводится в резервуары, чтобы уже оттуда снова попасть в магистраль и продолжать свой дальнейший путь.

Резервуары... Это гордость станции, ее творцов и хозяев, принявших перекачечную в эксплуатацию. И есть чем гордиться.

Вообразите сооружение размером - ну, с большой цирк. Площадь - три с половиной тысячи квадратных метров. Высота - четырехэтажный дом. Оно и по форме напоминает цирк - круглое, только «крыша» - перекрытие плоское. И собрано оно сплошь из железобетона: стены, «пол» - днище, колонны, балки, перекрытие - все железобетон. Около тысячи кубометров сборного железобетона, полторы тысячи кубометров монолитного бетона... Оно заглублено в землю и землей до самого верха обваловано, так что снаружи не производит особого впечатления. Но заглянешь во внутрь - масштабы! Тридцать тысяч кубометров нефти примет такой резервуар! И он тут не один...

- Таких еще нигде нет, ни у нас, ни в Европе, - рассказывает Г.М. Карасик. - На двух других станциях «Дружбы» их начали строить раньше здешнего, но унечцы опередили. Автор проекта небывалых резервуаров, сотрудник Всесоюзного научно-исследовательского института строительства трубопроводов А.П. Овчаренко остался очень доволен их работой. Испытания показали отличное качество монтажа.

...Полюбовавшись махинами - резервуарами со множеством сложных устройств - регуляторов на их залитых водой - для охлаждения и уменьшения испарения нефти - перекрытиях, идем дальше.

Из резервуара нефть держит путь через первую насосную-подпорную. Попадает она сюда самотеком - насосы расположены ниже уровня днищ резервуаров, отсюда и название этой насосной, - а выходит уже с давлением в семь атмосфер. Следующая насосная - главная - поднимает его многократно. Мощные агрегаты производства Сумского насосного завода, передавая нефть «из рук в руки», усиливают ее напор до нужного и, наконец, выталкивают стремительный поток обратно в магистральную трубу.

- Кстати, - замечает мой попутчик, - эти насосы - хорошая новинка Сумского завода. Производительность каждого из них - четыре тысячи кубометров нефти в час. Таких насосов у нас еще не делалось. А вообще обратите внимание: оборудование на этой станции не только наше отечественное.

Да, это обращает на себя внимание. То тут, то там на агрегатах, задвижках, приборах видишь заводские марки Чехословакии, Венгрии, Германской Демократической Республики. Что ж, закономерно: «Дружбу» совместными усилиями строят все, кому она служит. Есть знаки и фирм капиталистических стран - Италии, Японии. Тоже естественно. Вот она, взаимовыгодная торговля, в действии: мы им - нефть, - они нам - оборудование для ее транспортировки...

Между прочим, в операторской я видел щиты умного и надежного автоматического контроля за жизнью станции. Например, за чистотой воздуха в насосных. «Чисто», безопасно там - стрелка указателя замрет на зеленом секторе глазка. Концентрация газа по какой-либо причине достигнет 20 процентов от опасной - стрелка перейдет на желтый сектор и одновременно зазвучит звуковой сигнал: «Принимайте меры!». Ну, а если стрелка поднимется еще выше, к красному сектору - в помещении, значит, газа 40 процентов к опасному уровню (только еще сорок!) - незамедлительно отключатся все агрегаты, станция остановится.

Вообще, автоматика - тоже гордость станции. Всей ее работой сможет, сидя за своим пультом, управлять один оператор. Все перед ним на щитах, как на ладони: и сколько нефти поступило в резервуары, и сколько ушло, и какова ее температура, каково давление при входе и выходе, и работа задвижек, моторов и насосов, и еще многое другое. И везде заданный режим будут поддерживать автоматы. А в случае

необходимости он, оператор, сумеет на все повлиять без вмешательства других людей одним нажатием кнопки.

Это - сегодня. В близкой же перспективе - телемеханика. Для нее уже и специальный зал в служебном здании подготовлен. И будет диспетчер управлять на расстоянии, не только этой станцией, но и другими, отстоящими от Унечи даже на 500 километров...

Любуешься на станции не только содержимым зданий и сооружений, но и их видом. Современные конструкции, много света и воздуха, новые материалы. Стены, например, собраны из легких, красивых и экономичных плит, у которых дюралевый каркас, обшивка из плоского шифера и утеплитель. Отделка помещений безукоризненная; чистота, радующие глаза краски. Приятно будет людям здесь работать! И - жить. Ведь помимо производственных помещений, строители оставят здесь эксплуатационникам целый, выросший в голом поле городок жилых домов и. культурно - бытовых зданий, вплоть до детского сада.

- Хорошая работа! - говорит Г.М. Карасик. Многие строители мечтают о таком отзыве заказчиков.

Но послушаем и самих строителей. Управляющий строительно - монтажным трестом № 1 Государственного производственного комитета по газовой промышленности С.И. Гинзбург, участвовавший в сдаче станции, так отзывается о коллективе второго строительного управления - главном «виновнике» этого события:

- Лучшее наше управление. Боевое, дружное, с хорошими традициями. Оно жило и работало в городе Серпухове под Москвой. А потребовалось - и весь коллектив два года назад поднялся и переехал сюда, на ответственный объект «Дружбы». Что он вместе с другими, специализированными, коллективами сделал за этот короткий срок, дают представление некоторые цифры: перемещено около миллиона кубометров земли, уложено 12 тысяч кубометров сборного железобетона и 15 тысяч кубометров монолитного бетона, шесть километров технологических трубопроводов, семь километров различных подземных инженерных коммуникаций, смонтировано около двух тысяч единиц технологического и энергетического оборудования и запорной арматуры.

Это, не считая прокладки дорог и очень важной для Брянской области высоковольтной электролинии, которая вот-вот соединит две энергосистемы: центра страны и Белорусскую.

- Но цифры, - продолжал С.И. Гинзбург, - еще ничего не говорят, о сложности работ и трудностях, которые пришлось преодолеть. Прямо скажу: за эти резервуары люди будут награждены, так заявил и побывавший здесь председатель нашего Государственного комитета министр СССР А.К. Коротков. Это была, действительно, самоотверженная работа. Мало того, что таких резервуаров еще никто не строил, - их пришлось ставить на здешних тяжелых, увлажненных и мелких, суглинках. Чтобы выиграть время, было решено вести работы и зимой. В нормальных условиях монолитить стыки железобетонных панелей, да так, чтобы ни трещинки не оставить, - не всем удастся. А тут морозы. Выручал не столько электрообогрев, сколько воля и мужество строителей. Надо было освоить новую технологию и новые, специально сконструированные машины для одевания резервуаров в стальной «корсет» и нанесения защитного слоя уплотненного бетона под давлением... На этом ответственном участке рядом с молодым энергичным прорабом Александром Пашенко работами руководили главный инженер нашего треста Алексей Игнатьевич Матвеев (восемь месяцев он прожил и проработал на станции), главный механик Олег Дмитриевич Копырин и тогда начальник участка, а сейчас главный инженер управления Юрий Федорович Васильев. Быстро освоили непривычное дело замечательные наши бригады сборщиков резервуаров Николая Ивановича Галушко, навивщиков - Анатолия Федоровича Соловья, торкретчиков - Василия Григорьевича Магера, бетонщиков - Бориса Николаевича Старовойтова. Первая из них, например, вначале резервуар монтировала за три с половиной - четыре месяца, а теперь - за 18 - 20 дней; вторая стала навивать в сутки не 20 витков проволоки (она-то и составляет «корсет»), а 200 витков.

Уложиться в жесткий график строительства наземных сооружений помогло максимальное совмещение во времени общестроительных и монтажных работ. Технологическое оборудование часто устанавливалось на фундаменты, еще когда не

было крыши над головой. Тут сыграла свою роль группа инженеров во главе с Владимиром Николаевичем Ивановым и Анатолием Моисеевичем Гершманом. Последний, кстати сказать, стал начальником управления...

Анатолий Моисеевич принимает участие в беседе. Он просит записать еще людей. Всех отличившихся, конечно, не перечислишь сразу, но совершенно невозможно не отметить бригады каменщиков Владимира Филипкова, плотников - Ивана Грибанова, штукатуров - Василия Матюшина, маляров - Григория Басанского, сантехников - Василия Василенко, изолировщиков - Валентины Кузьминой, монтажников - Бориса Печалина, машиниста экскаватора Владимира Васильева, бульдозериста Александра Терещука...

- Тут надо объяснить, - вставляет управляющий трестом С.И. Гинзбург, - Анатолий Моисеевич называет не только «своих» людей. И правильно. Рядом с ними так же самоотверженно работали бригады специализированных организаций: шестого управления «Свармонтажтреста», конторы «Оргмонтажэнергогаз», управления отделочных работ, участков электромонтажников, сантехников, инженеров-наладчиков, автомобилистов, экскаваторщиков и бульдозеристов...

По правде сказать, С.И. Гинзбург не просто перечислял эти организации, но и сказал немало добрых слов о руководителях коллективов, говорил, что о них обязательно надо написать. Но если это сделать, отведенного в газете места для настоящего репортажа совсем уже не хватит. Пусть не обижаются товарищи - надо полагать, у нас еще будет не один повод, чтобы рассказать о их хороших делах...

- И знаете, - говорил еще С.И. Гинзбург, - что очень нравится мне и другим приезжающим сюда товарищам, - это подлинная партийная и профсоюзная работа. Шестьдесят коммунистов стройки во главе с секретарем бюро Михаилом Алексеевичем Сурковым и застройком, руководимый Константином Христофоровичем Мануйловым, очень активны и деятельны. Соревнование здесь без формализма и казенщины, все бригады в нем участвуют на деле, наглядная агитация - боевая, живая, злободневная, часты большие собрания, откровенные разговоры. Оттого и коллектив такой сплоченный и трудится с таким высоким сознанием важности порученного дела...

В заключение мне показывают телеграмму, только что полученную из Москвы.

«Поздравляем коллективы строительно - монтажных организаций с успешным окончанием строительства и сдачей в эксплуатацию перекачной станции на нефтепроводе «Дружба», в том числе сложных инженерных сооружений - сборных железобетонных резервуаров емкостью 30 тысяч кубических метров... Выражаем уверенность, что коллективы, участвовавшие в строительстве станции, также с успехом выполнят задачу строительства других насосных станций нефтепровода «Дружба».

Присоединимся к этим словам!

С. Шаров.

/ Брянский рабочий. – 1964. – 10 октября. – С.1, 4. /

Живут в Высоком нефтяники

В селе Высоком Унечского района живут и трудятся, не только хлеборобы, животноводы, но и нефтяники: возле него находится перекачная станция нефтепровода «Дружба».

Точнее говоря, нефтяники создали свой поселок. Он все время расширяется, благоустраивается и, видимо, быть ему в недалеком будущем небольшим городком. Совсем недавно заселен двухэтажный дом на шестнадцать квартир, а «на подходе» еще одно такое здание. Заложен фундамент средней школы.

Третьего сентября жители поселка пережили еще одну радость: впервые открылись двери новых детсада – яслей. Второй день сорок пять ребятишек прекрасно проводят время в своем доме.

Нефтяники Высокого были очень обрадованы установлением Всесоюзного Дня работников нефтяной и газовой промышленности. В честь своего праздника они стали на трудовую вахту.

Вчера на торжественном собрании были подведены ее итоги. Выступивший с докладом главный инженер станции В.А. Гречаный отметил, что производственный план августа, как и восьми месяцев перевыполнен.

Секретарь парторганизации В.А. Подобай сообщил на собрании, что электромонтер Н.М. Пастернак награжден Почетной грамотой центрального управления

нефтепровода «Дружба». Начальник станции В.М. Гапошин зачитал приказ об объявлении благодарности машинисту П.В. Малику, начальнику ремонтного пункта Ю.С. Гусеву, комсомольцам слесарям Михаилу Александрову, Владимиру Симоненко, мастеру – сантехнику Светлане Лемперт, операторам Любви Антоненко, Богдану Ковальчуку, плотнику Николаю Кепко, шоферам Андрею Гавриченко, Владимиру Турчилевскому. Отмечен добросовестный труд и других работников станции.

Сегодня нефтяники продолжают праздничные торжества в лесу, если, конечно, этому не помешает погода.

Н. Горелов

/ Брянский рабочий. – 1965. – 5 сентября. – С. 1. /

Мы – с нефтепровода «Дружба»

Когда говорят о нефтепроводе «Дружба», то часто упоминают слово «трансевропейский». И действительно, гигантская магистраль, пройдя через всю Европейскую часть Советского Союза, пересекает Польскую Народную Республику, Чехословакию и заканчивается в Венгрии и Германской Демократической Республике.

На магистрали построены десятки автоматических нефтеперекачивающих станций. Предусмотрено телемеханическое управление станциями, расположенными на одном участке.

Чтобы один человек мог дистанционно управлять всей системой, необходимо четкая и безотказная работа электрического и технологического оборудования, а также аппаратуры автоматики, телемеханики, связи. Необходимы координация всех работ, касающихся эксплуатации различного рода оборудования и аппаратуры, постоянный надзор за их техническим состоянием, внедрение новинок, которыми богата бурно развивающаяся отрасль народного хозяйства – трубопроводный транспорт.

Для всего этого и создана комплексная лаборатория, расположенная приблизительно посередине гигантского нефтепровода – в Брянске.

Название «лаборатория» для нашей организации довольно условно. Мы производим наладку уникального оборудования, а такого опыта пока нет ни у одной пуско-наладочной организации страны, проектируем различные схемы и узлы, позволяющие повысить надежность систем, изготавливаем и внедряем проектируемые образцы. Коллектив лаборатории небольшой – около сорока человек, в большинстве своем молодые специалисты. В течение трех лет, прошедших после создания лаборатории, решен ряд сложных технических вопросов.

Инженеры Владимир Чернышов и Алексей Торшин осуществили наладку импортного вычислительного устройства на полупроводниковых логических элементах для автоматического обчета суммарного количества нефти в резервуарах. Владимир Булычев и Алексей Торшин самостоятельно разработали и применили схему, позволяющую обеспечить рабочее состояние оборудования при кратковременной потере напряжения в линии электропередач. Инженер Голосовкер закончил работу, связанную с оптимизацией режимов перекачки...

А впереди – все новые и новые задачи. Группа инженеров под руководством Льва Елисавецкого занята внедрением системы телемеханики нефтепровода. Осуществление этой работы будет крупным шагом на пути к полной автоматизации управления нефтепроводом.

Авторитет Брянской комплексной лаборатории растет не только на самом нефтепроводе «Дружба». По просьбе Тюменского нефтепроводного управления инженер Владимир Болотов выезжал в Западную Сибирь для того, чтобы помочь там ввести в эксплуатацию нефтеперекачивающие станции. Два инженера лаборатории – Виктор Чаков и Эдуард Скачков направлены Министерством газовой промышленности СССР в двухгодичную заграничную командировку в качестве консультантов по трубопроводному транспорту.

Гигантская транспортная артерия нашей страны, какой является нефтепровод «Дружба», бесперебойно ведет перекачку нефти как для нужд нашей страны, так и братским странам – участникам СЭВ. Во втором квартале этого года коллективу нефтепровода присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и

ВЦСПС, в чем есть заслуга и Брянской комплексной лаборатории. О некоторых ее работниках я уже говорил. Творчески трудятся также инженеры. Борис Солнышков, Владимир Слухов, Лев Фещенко, Юрий Мишкин, техники Виктор Кушнерев, Светлана Борисова. Монтажные работы отлично выполняет группа электриков, руководимая Иваном Яковлевым.

Все они трудятся в тесном контакте с коллективами нефтеперекачивающих станций. На территории Брянской области сейчас действуют две таких станции – «Высокое» и «Десна», причем станция «Высокое» является узловой, одной из самых крупных на нефтепроводе. Коллективы станций, руководимые И.П. Ермоловым и Ф.А. Лемешевым, добились высоких показателей, непрерывно улучшают обслуживание сложного трубопровода.

Коллектив нефтепровода «Дружба», а вместе с ним работники Брянской комплексной лаборатории, успешно выполняют обязательства, взятые в честь 50-летия нашего государства. Если выразиться словами спортсменов, то промежуточный финиш, каким является День работников нефтяной и газовой промышленности пройден с хорошими результатами.

С. Ложечко, начальник

Брянской комплексной лаборатории нефтепровода «Дружба»

/ Брянский рабочий. – 1967. – 2 сентября. – С. 1. /

В подарок от нефтяников «Высокого»

Казалось, все готово для того, чтобы ввести в эксплуатацию очередной резервуар нефтеперекачивающей станции «Высокое» нефтепровода «Дружба». Однако при откачке воды, которой его наполняли для испытания, испортился насос. К ремонту его сразу же приступили слесари товарного парка Н. Кривда, В. Ковалев, Е. Лантушко и оператор М. Марченко под руководством сменного инженера Р. Рыбака.

Сложное и трудоемкое дело требовало большого напряжения. К тому же резервуар наметили ввести ко Дню работников нефтяной и газовой промышленности. Работали

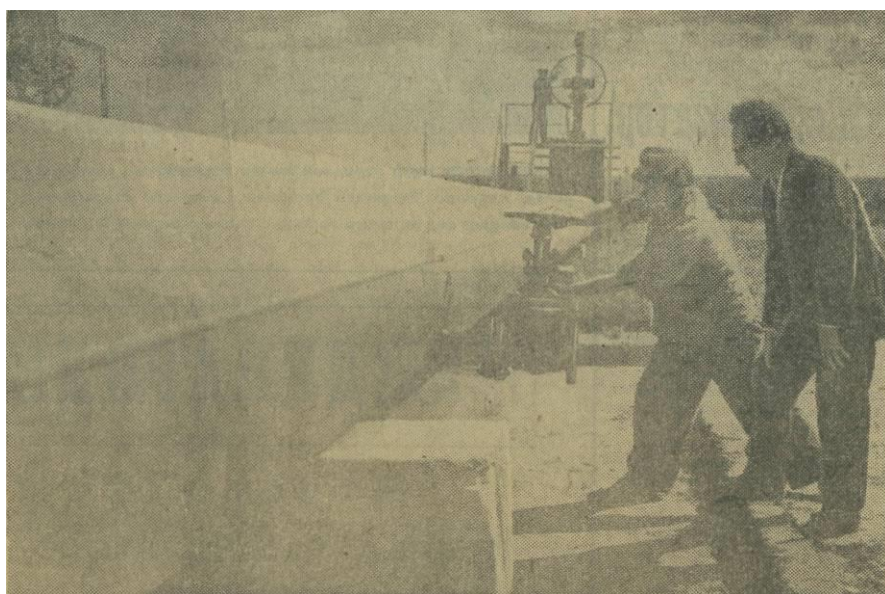
бессменно, с утра до позднего вечера. Изобретательность и смекалка слесарей и инженера помогли быстро восстановить насос. Резервуар сдан вовремя.

Н. Гречиха. Унечский район

/ Брянский рабочий. – 1967. – 3 сентября. – С. 1. /

Нефть большой дружбы

Большая дружба не знает ни преград, ни расстояний, как не знает их этот нефтепровод в несколько тысяч километров длиной и пересекающий широкие реки и



даже такие высокие горы, как Карпаты. Поэтому так называли его – «Дружба».

Свое начало он берет в Альметьевске, где «горное золото» Татарии, Башкирии, заволжских областей России вливается в

могучую артерию и идет через Куйбышев и Пензу, Тамбов и Орел, Брянск и Мозырь в ГДР, Польшу, Венгрию, Чехословакию. Несколько могучих «сердец» питает эту артерию почти метрового диаметра.

Нефтеперекачивающая станция «Высокое» - на территории Брянщины. Невелик ее коллектив – всего 230 человек. Но «Высокое» - крупная станция, перворазрядная. Когда ее строили – а в строй она вступила пять лет назад – переместили почти миллион кубометров земли, уложили сотни тысяч кубометров бетона и железобетона, десятки кубометров различных инженерных коммуникаций. Ее многочисленные и огромные резервуары даже в случае выхода магистрали из строя определенное время могут обеспечивать наших западных друзей нефтепродуктами.

Но такого не бывает, разве на очень короткое время. Станция живет размеренной жизнью – день за днем, месяц за месяцем без перебоев качает нефть на наш Полоцкий, чехословацкие, венгерские, польские, немецкие нефтеперерабатывающие заводы. Там из нефти получают продукты свыше 700 наименований – бензин, смазочные материалы, лекарственное сырье, важнейшие компоненты для синтетических и других изделий многих отраслей промышленности.

А здесь – только нефть. Под мерное гудение электрических двигателей гонят ее насосами по трубопроводам подпорного и основных машинных залов. В химической лаборатории, которой руководит Т.И. Ермолова, через каждые два часа дается полная качественная характеристика.

Самый же осведомленный человек и самый первый, кто узнает о всех изменениях не только на станции, но и на всей магистрали, - дежурный оператор пульта управления. Сегодня у щита управления дежурит В.И. Ходорко. У него – то мы и сошлись. Мы, это слесарь – трубопроводчик В.И. Иванов, мастер ремонтных мастерских, секретарь партийного бюро станции И.С. Гавриченко, слесарь по ремонту технологического оборудования П.В. Малик и я. Сошлись, можно сказать, случайно, только я приехал к ним специально, в связи с праздником нефтяников. Говорим обо всем, кто где работает, давно ли.

- Я – то ? – переспрашивает Иванов. – Давно. Еще котлована здесь не было – не то что станции. Строил, токарем был, а как пустили станцию – с тех пор слесарем – трубопроводчиком... Мое рабочее место ? А везде. Где будет авария, - туда мы и едем.

- Расскажи о последней, Владимир Иванович, - предложил И.С. Гавриченко.

- Нет, давай лучше о той, что в Киваях, когда ты за тракториста сошел.

Владимир Иванович повернулся ко мне и самым прозаичным голосом начал:

- Подняли нас ночью, по тревоге. Мы с начальником аварийно-ремонтного пункта и со сварщиком в ту же секунду выехали на «ЗИЛ-157». А Иван Семенович, он тогда слесарем был, сел на трактор, хотя до того штурвала и в руках не держал. – Вдруг рассказчик приостановился и по- особенному торжественно спросил: - Вы видели, как в Москве на параде ракеты по Красной площади провозят ? Вот и у нас такой же тягач, как

для ракет. На него грузим бульдозер или экскаватор. Откачивающий и опрессовочный агрегаты, электростанцию тянем...

Место разрыва нефтепровода обнаружили под Киваями. Задвижки перекрыли, участок отключили. А там уж нефтяное озеро образовалось. Пришла землеройная техника, отрыли котлован для сбора нефти. Лопнувший участок трубы заменили. Ну и сообщили: авария устранена, можно включать агрегат.

- И много нефти пропало ?

- Зачем, я же сказал: котлован отрыли и туда нефть собрали. А потом обратно в магистраль закачали...

Редко когда выходит нефть из повиновения. А уж если сумеет иногда вырваться на волю, то ее быстро «призовут к порядку»: столько на станции опытных и трудолюбивых людей – машинист технологических насосов А.А. Кисель – Загорянский, начальник товарного парка (а по общественной линии – председатель месткома профсоюза), в прошлом тоже машинист Р.П. Рыбак, слесари по ремонту оборудования, контрольно-измерительных приборов и автоматики П.В. Малик, П.Я. Рябенко и С.Я. Короткий, сменный инженер Л.В. Обыденная, операторы Т.И. Рыбак, П.Е. Скрипко, З.М. Обычная, электрик депутат сельсовета Н.М.Пастернак и другие. Агрегаты, машины, приборы четко у них всегда работают: профилактика поставлена правильно. Не устранять неисправность, предупреждать ее – одна из добрых черт в трудовой биографии коллектива.

Да разве только эта добрая черта?.. А дружба, а теплые, товарищеские отношения, а чистота, культура. Подъезжаешь к станции – во весь фасад мозаичное панно, выполненное киевскими художниками, Идешь по территории, где, не так давно, как говорят, «непролазная грязь» была, - и дивишься обилию асфальтовых и бетонных дорожек, сеяных трав, кустарников и фруктовых деревьев.

На втором этаже служебного корпуса я увидел табличку «Библиотека». Зашел. Оказалось, что создана она на общественных началах, что в ней художественных и технических книг около полутора тысяч, а число постоянных читателей перешагнуло за 150. Ну, а библиотекарь – заведующая химлабораторией Т.И. Ермолова.

Рядом с библиотекой – еще одна табличка «Здравпункт». Указаны часы приема, посещения больных на дому.

Поселок от станции – рукой подать. Рабочие, техники, инженеры, служащие живут в двухэтажных домах из силикатного кирпича. Водопровод, центральное отопление, горячая вода. Новый магазин, новая столовая, уже поднялся первый этаж средней школы (в проекте есть и клуб).

... С начальником станции И.П. Ермоловым спускаемся по металлической лестнице в люк одного из пустующих пока резервуаров. В полумраке этот железобетонный «мешок» объемом в много тысяч кубометров кажется меньше. Если спуститься еще этажа на два, как мы привыкли считать в домах, размеры представятся более реальными.

Наверху, у одного из люков резервуара, работал слесарь Н.Д. Леонов. Он устанавливал универсальный датчик уровня «взлива» нефти, как говорят работники станции. Через несколько минут появились еще два человека в резиновых сапогах – мастер контрольно-измерительных приборов и автоматики С.И. Леля и слесарь П.П. Чуб. Они доложили: четыре новых резервуара скоро можно пускать.

- Не позже шестнадцатого октября, - уточнил начальник станции.

Иван Петрович рассказал, как идет строительство второй «нитки» нефтепровода «Дружба», сообщил, что в следующем пятилетии подача нефти по магистрали резко увеличится.

- И дружба, значит, наша с социалистическими странами будет вдвое крепче, - заметил кто-то.

Ю. Косов

/ Брянский рабочий. – 1969. – 7 сентября. – С. 1. /

Хозяева «черного золота»

Сегодня — день нефтяника

День работников нефтяной и газовой промышленности - праздник не только тех, кто добывает эти ценнейшие продукты из глубоких недр земли и перекачивает их, пере-

правляет на заводы и комбинаты, где из нефти и газа буквально чудеса делают. Отмечают этот день и работники широко разветвленной по всей стране службы обеспечения нефтепродуктами.

Бензин, дизельное топливо, керосин, другие горючесмазочные материалы каждодневно и ежечасно, если не ежесекундно, нужны промышленным предприятиям, стройкам, всем видам транспорта, колхозам и совхозам, электростанциям, владельцам примусов и керогазов. Обеспечить их всех вовремя и бесперебойно - почетный долг работников системы Главнефтеснаба.

На нефтебазах Брянщины, на автозаправочных станциях трудится тысячная армия мастеров своего дела, скромных людей в замасленных спецовках, от четкой работы которых зависит весь трудовой ритм области.

Попробуйте представить себе, что бы произошло если бы из-за нехватки горючего остановился автомобильный транспорт или вдруг заглохли турбины БРЭС. Такого не может быть, такого не должно быть! И только потому, что круглосуточно на вахте бдительно стоят хозяева «черной реки», как отрадно называют в народе нефть.

Много в области коллективов, которые, включившись в соревнование в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина, борются за право именоваться коллективами коммунистического труда.

Все они держат равнение на коллектив работников Клинцевской нефтебазы. О нем следует сказать особо, в частности, и потому, что там очень удачно сочетается работа молодых кадров и многоопытных специалистов, органично дополняя друг друга.

Вот характерный пример. Почти четверть века работает на базе машинист Дмитрий Иванович Землянский. У него учатся не только умению владеть профессией, но и человечности, любви к порученному делу, чувству товарищества. Один из его учеников — Владимир Дмитриевич Землянский. Это сын. Работает он теперь старшим заправщиком, дело свое знает досконально. О степени доверия к нему коллектива говорит хотя бы такой факт: он избран председателем профсоюзного комитета нефтебазы. Такую «семейственность» можно только приветствовать.

Рядом с Земляным славно работают молодые и пожилые мастера своего дела — машинист Петр Гурьевич Чухманов, электрослесарь Иван Андреевич Гавриленко, старший приемосдатчик Николай Иванович Махнытко, оператор Василий Троянов и многие другие.

Клинцовская нефтебаза и подведомственные ей автозаправочные станции (АЗС) непрерывно обновляются. Заканчивается строительство так называемого блока подсобно-производственного назначения, в котором разместятся мастерские, душевые, административные помещения.

Нынешнее здание конторы преобразуется в дом приезжих. Для работников нефтебазы строятся новые дома, они рядом с АЗС, что очень удобно, так как станция работает круглосуточно. Реконструируется железнодорожный тупик, куда поступают нефтепродукты.

Скоро у въезда на благоустроенную территорию нефтебазы появятся ворота с электромеханическим приводом и дистанционным управлением.

Над АЗС засверкают газосветные рекламные надписи...

Не случайно Клинцовская нефтебаза является обладательницей сразу двух Красных знамен — юбилейного, оставленного коллективу на вечное хранение в честь 50-летия Советской власти, и переходящего, врученного нефтебазе областным управлением Главнефтеснаба за успехи, достигнутые в социалистическом соревновании.

Надо заметить, что в области становится все больше и больше нефтебаз, которые по своим показателям достигают уровня клинчан. Это и Брянская, и Новозыбковская, и Климовская, и Унечская, и Брасовская...

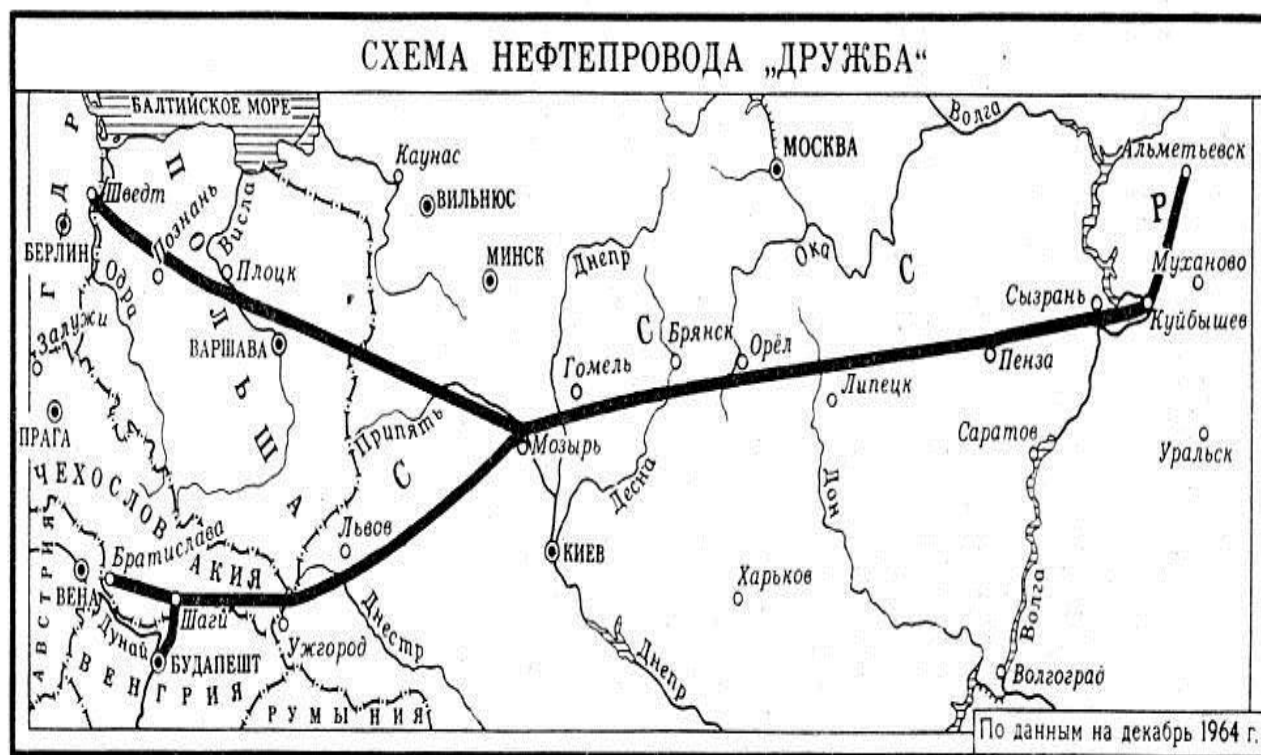
Отмечая День нефтяника, рабочие, инженеры, служащие Главнефтеснаба берут на себя новые обязательства по лучшему обеспечению промышленных и сельскохозяйственных предприятий, строек, транспорта, всего населения жизненно необходимыми вещами — нефтепродуктами.

В. ШЕЛАТОН,
начальник областного управления Главнефтеснаба.



На снимке вы видите, как начальник аварийно - ремонтного пункта нефтеперекачивающей станции «Десна» нефтепровода «Дружба» Алексей Андреевич Поляков, он же секретарь партийной организации, и линейный трубопроводчик Иван Герасимович Казаков производят профилактический осмотр нефтепровода.

/ Брянский комсомолец. – 1969. – 7 сентября. – С.1./



Испытание «Дружбой»

(70-е годы XX века)

Первая нефть нового года

С подъемом начал завершающий год пятилетки коллектив нашей нефтеперекачивающей станции, заступивший на стодневную ленинскую трудовую вахту. С 1 по 6 января через Брянск прошли первые тысячи тонн «черного золота» в социалистические страны Европы.

Год начат нормально: оборудование работает четко, все агрегаты исправлены. Ну, а люди, как всегда, на своих местах. В эти дни хорошо трудятся машинисты технологического оборудования С.Я. Щербаков и В.Ф. Пастернак, операторы Е.И. Ребенок и О.И. Кулага, техник связи А.Н. Солопа, шофер В.И. Гавриченко.

В. Иванов,
работник нефтеперекачивающей станции «Высокое»
Гомельского управления нефтепровода «Дружба»
/ Брянский рабочий. – 1970. – 7 января. – С. 1. /

И потечет тюменская нефть

Во всем мире известен этот нефтепровод, носящий самое точное имя - «Дружба». Днем и ночью несется нефтяная река из Советского Союза в братские социалистические страны. Пересекая Брянскую область, она получает новые силы: в Унечском районе действует одна из головных перекачивающих станций Высокое. Огромные резервуары под землей, цехи, начиненные сложнейшим технологическим оборудованием, рядом - поселок нефтяников. У этого предприятия и городка большое будущее.

В прошлом году накануне празднике Октября вошла в строй вторая «нитка» нефтепровода. И сразу же начались работы, направленные на то, чтобы повысить ее мощность, соединить трубопровод с богатейшими залежами тюменской нефти. Строители Гомельского управления N 3 треста N 2 всесоюзного объединения

«Союзгазпромстрой» рядом с действующей нефтеперекачивающей станцией Высокое развернули необычную стройку. В короткий срок предстояло возвести на земле и под землей сложные сооружения сметной стоимостью около двух миллионов рублей - подпорную насосную и перекачивающую станции, помещения регулирующих устройств и счетчиков, станцию обратного водоснабжения, градирню, межплощадочные технологические трубопроводы, кабельные каналы, тепловые сети, водопровод, канализацию. И все это на площади, не превышающей трех гектаров. Такая компактность - большое достижение проектно-конструкторской мысли. Но она очень осложняет работу строителей. Это сейчас красуются посреди поля корпуса из алюминия, стекла и железобетона. Но каким трудом скольких людей, скольких организаций они возводились, знают только строители.

Ветераны стройки - начальник площадки К. Симоненко, прораб Б. Старовойтов, рабочая Н. Кучерявенко, слесарь В. Киселев, моторист РБУ М. Кепко, бульдозерист И. Кактус и другие рассказывают, что работали они с первого дня с полным пониманием государственной (даже более: межгосударственной) важности стройки. В фундамент каждого насосного агрегата нужно было уложить по непрерывной технологии по 25 кубометров бетона. От растворобетонного узла до стройки - сплошное бездорожье. Нередко увязали и мощные тракторы, брошенные на помощь ЗИЛам. Однажды, когда непрерывности укладки грозил срыв, шоферы А. Чмутов, А. Поренко, крановщик В. Лукьяненко заявили, что не уйдут до окончания фундамента, будут работать и ночью. Их поддержали все. Работа была выполнена в срок по технологическим правилам.

Монтажники закончили коллектор подпорной станции в котловане глубиной пять метров. Нужно было срочно изолировать трубы и засыпать котлован, мешающий подъезду к стройке. Две бригады изолировщиков В. Семенова и А. Торяева, понимая, что от них зависит ход всей стройки, не считались со временем, и закончили изолировку на неделю раньше срока. Так же досрочно котлован был засыпан. Здесь особенно отличились экскаваторщик А. Козлов и бульдозерист И. Кактус.

Сознание важности стройки, стремление делать все как можно быстрее нередко рождает незаурядное творчество простых рабочих. Получилось так, что на

перекачивающую станцию подкрановые балки пришли, когда были уже уложены перекрытия. Как их поместить на колонны на высоте 12 -15 метров, не снимая перекрытий? Бригадир А. Пуленков, электросварщик Д. Коваленко и другие, проявив смекалку и старание, справились с этим делом отлично. К стройке в Высоком сейчас повышенное внимание. Здесь почти постоянно находятся руководители генподрядной организации СУ-3 - начальник управления Л.Г. Штанько и главный инженер треста N 2 Е.В. Гордон, руководители субподрядных организаций. Обычно дело на стройках страдает от различных неувязок, конфликтов между заказчиком, генподрядчиком и субподрядчиками. На этой же они действуют все слаженно. Примечателен тот факт, что заказчики не ожидают сдачи объекта, а принимают в строительстве его самое активное участие. Каждый четверг начальник Гомельского управления нефтепровода «Дружба» Ю.Д. Седов проводит здесь совещания, на которых составляется недельный график работ, контролирует его выполнение. На таких совещаниях оперативно решаются многие сложные вопросы. Получили чертежи из института на устройство кабельных каналов. В приложении к местности они не удовлетворяли техническим требованиям эксплуатации. Как это бывает, могла затеяться долгая тяжба с проектантами. Но в Высоком за несколько дней сами решили вопрос.

На все нужды строителей быстро откликается коллектив станции, возглавляемый И.Х. Никифоровым. С его помощью врезка трубопровода в существующую магистраль была осуществлена в предельно короткий срок. Оказана была помощь и в реконструкции теплотрассы. Сейчас станция выделила своих специалистов на довольно тонкую и ответственную работу — центровку двигателей и насосов.

Совместными дружными усилиями многих коллективов — от руководителей до рабочих делается все, чтобы сдать в срок объект, который откроет еще одну страницу в истории социалистической интеграции стран СЭВ.

Сейчас в цехах заканчивается монтаж сложнейшего автоматического оборудования, опробуется на давление система трубопровода. В декабре станция будет сдана.

А строители уже работают над тем, чтобы еще увеличить мощность нефтепровода. Рядом на площади 60 гектаров разворачивается строительство новой подпорной станции. Действительно, будущее у нефтепровода «Дружба» большое, как у самой дружбы народов братских стран.

Г. Симоненко, соб. корр.

/ Брянский рабочий. – 1973. – 9 декабря. – С.1./

На нефтепроводе «Дружба»

Отлично работал в первом квартале четвертого года пятилетки коллектив нефтеперекачивающей станции Высокое нефтепровода «Дружба». Задание по перекачке нефти в братские социалистические страны выполнено на 100,3 процента, снижена себестоимость работ, производительность труда составила 101,4 процента. Кроме того, за четыре месяца на станции сэкономлено около миллиона киловатт-часов электроэнергии. Эти трудовые успехи нефтяники прежде всего относят на счет рационализаторов, внедривших в производство с начала года 21 предложение. По два и более предложений внедрили А.А. Чеглаков, В.И. Иванов, Н.Н. Раевский, В.М. Пуцко и другие. В эти дни коллектив станции несет ударную трудовую вахту в честь дня выборов в Верховный Совет СССР, завершает монтаж оборудования второй очереди нефтепровода.

С. Генин.

/ Брянский рабочий. – 1974. – 16 мая. – С.1./

Есть на «дружбе» лаборатория...

В уютном домишке, что на улице Московской Брянска-II, вместе с некоторыми службами нефтепровода «Дружба» расположился ее небольшой коллектив, который, между прочим, называют еще и мозгом всего нефтепровода. Наш корреспондент в канун профессионального праздника нефтяников побывал в этой лаборатории.

За что же удостоился коллектив такой чести - именоваться мозгом «Дружбы»? Этот вопрос я и задал прежде всего начальнику лаборатории Э.Н. Скачкову и его коллегам. Насколько мне было известно, ранее им нередко, приходилось больше трудиться руками, чем головой. Отлаживали, доводили импортное и отечественное оборудование, мотались на вездеходах от станции к станции, по 200 и более дней в году проводя в командировках.

Трудное было время. Но, удивительно, о нем сейчас вспоминают старейшие работники лаборатории с гордостью и теплотой. И сам Эдуард Николаевич Скачков, и руководители групп автоматики и телемеханики Владимир Александрович Чернышев, и Лев Борисович Елисавецкий, и старший мастер Петр Макарович Иванов...

- Тогда это в общем-то оправданно было, да и самим полезно, - говорит начальник лаборатории. - Ведь только накопив богатый опыт, хорошенько узнав сложнейшее оборудование в действии, мы смогли заняться совершенствованием его управления.

Кстати, оставшейся текущей работой на местах занимаются, теперь лаборатории, созданные при каждом районном управлении. (Их пять в управлении «Нефтепровода», которое находится во Львове). В Брянске же лаборатория - комплексная. А потому и основная задача ее - заниматься перспективными вопросами. С Э.Н. Скачковым мы прошли по ее подразделениям.

У каждого свое направление, однако многие проблемные работы тесно переплетаются. И, если бы не было между группами творческого содружества, лаборатория, конечно же, не смогла бы столь много сделать. Ведь в том, что «Дружба» сегодня по техническим показателям стала не только лучшим в стране нефтепроводом, но и одним из лучших в мире, - немалая заслуга и коллектива комплексной лаборатории.

Боюсь, что не только мое, но и представления, очевидно, многих об организации сегодняшнего производства на «Дружбе» далеки от реальности. Задаю, например, вопрос о степени автоматизации работы нефтепровода - в ответ снисходительные улыбки. Давно пройденный этап, говорят.

В январе этого года, сообщили в группе телемеханики, последний, Ровенский участок телемеханизировали, чего нельзя бы было сделать без стопроцентной

автоматизации. То есть теперь работой всех станций, всех насосов, агрегатов и другого оборудования всего нефтепровода управляют с районных диспетчерских. На расстоянии до 880 километров.

Интересуюсь, что же дала телемеханизация коллективу нефтепровода.

- Если еще не так давно нефтепровод качал в месяце 15 суток и план обеспечивал, то сейчас даже часовая остановка - чрезвычайное происшествие. Борьба идет уже за минуты, секунды. Ведь что такое для нас сегодня потерять час? Это значит потерять несколько тысяч кубических метров нефти. Представьте теперь, какая ответственность в этих условиях ложится на диспетчера. Как он работал раньше? Скажем, ему нужно было что-то предпринять, оперативно переключить оборудование, поменять режим... Без телефонных звонков на станции перекачки, без того, чтобы не подняты там человек пять-шесть, переговорить с ними, объяснить, он не мог этого сделать.

Ныне другое дело. В его руках щит, вычислительная техника, с помощью которых он мгновенно может оценить ситуацию, принять решение и оперативно вмешаться в ход производства. И уж затем объяснить станции, почему это сделано.

Словом, в какую группу не зайдешь, всюду ощущаешь причастность людей к большой государственной важности делу. Мне показывали сложнейшие приборы, датчики и т.д., многие из которых разработали и изготовили в металле специалисты лаборатории. Честно говоря, у неспециалиста от них, от попыток понять их назначение, как говорится, ум за разум может пойти. А для Л.Б. Елисавецкого, Л.Ф. Фещенко, Л.П. Чадовича, В.В. Слухова и многих других специалистов лаборатории это привычный и, судя по всему, любимый мир.

Скажите: на то они и специалисты. Правильно. Однако ведь и специалисты бывают разные. Можно просто сделать работу, прибор. А можно и так сделать, чтобы этой работой, прибором заинтересовались на ВДНХ. В лаборатории именно так предпочитают работать. Даже коллектив куда больший может позавидовать ее специалистам, не раз удостоивавшимся медалей Всесоюзной выставки. Можно опять же сделать просто расчет оптимального режима работы какого-то оборудования. А можно к

нему еще и методику расчета составить, как это делают братья Голосовкер и их коллеги по технологической группе. Чтобы и других научить...

Н. Попинако

/ Брянский рабочий. – 1976. – 5 сентября. – С.1./

На «Дружбе» в Аксинькино

Недалеко за Карачевом, как ехать на Орел, находится одна из перекачивающих станций нефтепровода «Дружба» - Аксинькино. День и ночь здесь несут вахту местные нефтяники - операторы, прибористы, электромонтеры, люди других профессий. Коллектив невелик - чуть выше полусотни человек, но делает он работу большой государственной важности.



- Ответственность на всех нас огромная, - говорит начальник станции В. А. Медведев. - Ведь если еще не так давно нефтепровод качал по 15 суток в месяц и план обеспечивал, то сейчас и

часовая стоянка за месяц - чрезвычайное происшествие. К тому же сегодня уже не одна нитка работает, а две...

Тут нужно заметить, что станция Аксинькино из всех станций Мичуринского районного управления «Дружбы» оказалась в особо трудных условиях. Она на сегодня единственная в управлении, на которой не сдана еще в эксплуатацию вторая очередь перекачивающего комплекса для второй нитки нефтепровода. Мы побывали на этом объекте, встретились со строителями из СМУ-3 «Брянскстрой» и монтажниками из БМУ треста «Центротехмонтаж», возглавляют которых прорабы В.А. Кошечкин и В.М. Сытый. Чувствуется, что все здесь стараются, однако дело, как заявили нам, тормозит

постоянная нехватка людей и механизмов. С целью форсирования работ меры принимаются - и районным комитетом партии, и областными организациями.

- Пока же, - продолжил В.А. Медведев, - на вторую нитку мы подключили один из резервных двигателей действующей первой очереди станции. А это налагает на нас еще большую ответственность. Работать без положенного резерва - это значит работать все время в напряжении. Выручают люди - их выдержка, знания, опыт.

Мы познакомились с некоторыми. В операторской встретили инженера И.А. Михаловича, возглавляющего цех контрольно-измерительных приборов и автоматики. Его коллектив, кстати, при последнем подведении итогов соревнования в честь 60-летия Великого Октября занял первое место. Люди здесь подобраны знающие свое дело, относятся к нему с душой, дисциплину и порядок чтут, чистоту любят. На что уж строга комиссия по проверке выполнения обязательств во главе с В.П. Тишкиной, но и она не нашла, «за что уцепиться».



К тому же здесь делают свое дело не просто добросовестно, а с вдохновением, с творческим поиском. Хотя, на первый взгляд, творить не только негде, но и опасно. Все отлажено, телемеханизировано. То есть работой всех станций, всех насосов, всех агрегатов и другого оборудования всего нефтепровода управляют теперь с районных диспетчерских. На расстоянии до 800 километров. Специалистам станции остается только следить за сложнейшими приборами, вовремя ремонтировать их, делать им профилактику.

И все же такие специалисты, как приборист Н.Е. Кузнецов, тот же И.А. Михалович и другие, находят способы изменения схем обслуживания этих приборов и оборудования, совершенствовать их, придумывают свои новшества.

Маленький коллектив старается по мере сил внести свою лепту в общие трудовые достижения советских людей в честь 60-летия Великого Октября. Не от него, скажем, прямо зависит количество перекачиваемой нефти (это зависит в конце концов от всего коллектива нефтепровода), но косвенно-то и в Аксинькино способствуют общему успеху. Прежде всего, конечно, своей безаварийной работой. Допусти на этой станции даже небольшую остановку оборудования, план всем районным управлением будет сорван. Не допускают, потому из месяца в месяц (и в августе в том числе) перекачивают черного золота больше заданного.

Но это основная работа, она и должна делаться как следует.

За нее деньги платят. А вот помимо нее — ревизия оборудования строящейся котельной, центровка двигателей второй очереди станции, всякие работы по благоустройству, добровольное освоение смежных профессий (Н.И. Коженков, например, шофер аварийной машины, но если надо - садится на автокран, на бульдозер, на погрузчик) — так вот это уже от сознания, от Октября и... Октябрю.

Н. Попинаков, наш спец. корр.

На снимках: новые резервуары второй очереди нефтеперекачивающей станции

«Аксинькино; профилактический осмотр фильтров
не действующей очереди станции.

Фото В. Круглова. Карачевский район.

/ Брянский рабочий. – 1977. – 4 сентября. – С.1./

Добже, братья !

СЭВ... Любой может ответить, что означают эти буквы. В них - непоборимое единство братских стран, строящих самое справедливое на земле общество.

Есть недалеко от города Новозыбкова небольшой поселок, в центре которого на высоких, флагштоках развеваются флаги - польские и советские. Здесь на

строительстве нефтеперекачивающей станции, одной из тех, что входят в систему нефтепровода «Дружба», работают польские специалисты. Сейчас их осталось немного: работы практически закончены, насосная помпа была пущена еще 25 мая. И потому многие из них уже разъехались. Одни - на родину, другие - в Торонец, в Великие Луки - на строительство новых станций. Меньше чем через месяц покинут поселок и остальные польские специалисты. Но останется станция.

И она долго будет напоминать брянцам о той дружбе, которая связывает два братских народа.

Мы сидим в кабинете начальника стройки Ришарда Вальда. Отсюда до самой станции несколько десятков метров. Там, за бетонными стенами зданий, ревут мощные помпы, перекачивают нефть. В Польшу, ГДР, другие социалистические страны. И даже не верится, что всего два года назад, на этом месте ничего не было.

- Быстро построили? - улыбается Ришард Вальд. - Так за это спасибо советским специалистам. Двадцать лет назад мы только учились строить трубопроводы, а сейчас благодаря той помощи ваших рабочих и инженеров уже сами передаем наш опыт, выпускаем первоклассное оборудование. Да и не только мы: ведь здесь, установлены агрегаты, приборы, изготовленные во многих социалистических странах.

В 1958 году, когда между социалистическими странами - членами СЭВ было подписано соглашение о строительстве трансъевропейского нефтепровода «Дружба» протяженностью свыше 4500 километров, сотни специалистов, не только из Польши, приехали в Советский Союз. Учились на трассах, прокладывая нити труб и сооружая нефтеперекачивающие станции. С первых же дней строительство нефтепровода было объявлено ударной стройкой молодежи СССР, Польши, Чехословакии, Венгрии и ГДР. Ежемесячно укладывали по 70 километров труб. Тогда - рекордные цифры.

Об этом я вспомнил не случайно. Несколько месяцев назад, когда строительство нефтеперекачивающей станции под Новозыбковым было еще в разгаре, здесь работали десятки молодых поляков. И трудились они не хуже, чем их сверстники в 1958 году. Первичная организация Союза социалистической молодежи объявила стройку ударной.

Более двух с половиной тысяч часов отработали ребята на субботниках и во внеурочное время.

«Благодаря политике нашей партии патриотизм польского народа органически слился с социализмом и интернационализмом, - говорил на VI съезде ПОРП Э. Герек. - Сегодня в сознании нашего народа, нашей молодежи труд во имя прекрасного будущего Польши является неотъемлемой частью дела укрепления связей нашей страны со Страной Советов, со всем социалистическим содружеством». И это очень наглядно проявляется здесь, под Новозыбковым. Для польских парней слово «дружба» - не только название нефтепровода. Оно - словно могучий стимулятор в их труде, жизни.

Как-то незаметно мы с Ришардом Вальдом перевели разговор на то, какие перспективы открывает дружба между нашими странами. И просто не смогли обойтись без таких примеров. С помощью советских специалистов в Новой Гуте построен крупнейший металлургический комбинат имени Ленина, дающий в год более пяти миллионов тонн стали, современный металлургический комбинат «Катовице»... Перечисляли долго, потом поняли, что так и к вечеру не управимся. Потому что в Польше более 100 крупных предприятий оснащены советским оборудованием, более чем на 300 – установлены современные машины и аппаратура, поставляемые из СССР. В нашей стране также около 300 предприятий оснащены польским оборудованием, многие построены с помощью польских специалистов.

- И нам, и вам выгодно экономическое содружество в рамках СЭВ, - говорит Ришард Вальд. – Выгодно для развития научно-технической революции, интеграции. Ведь благодаря сотрудничеству с СССР у нас возникли новые отрасли промышленности, которых раньше вообще не было : авто- и тракторостроительная, электроника, судостроение, производство средств автоматизации и средств управления и другие. А ваша страна стала пользоваться продукцией нашей химической, легкой, пищевой промышленности, машиностроения, строительной техники. Каждое пятое торговое судно Советского Союза построено на наших верфях. Мы – за такую дружбу. И потому мы здесь, Добже?

- Добже!

Р. Вальд приглашает пройти на станцию. По пути рассказывает о том, какие прекрасные ребята здесь трудятся. «Да вот, поговорите с ними сами», - и показав на парней, работающих у трансформаторов электростанции, отходит в сторону, предоставляя мне возможность самому убедиться в правоте его слов.

- Альфред Рубиновский.

- Тадеуш Цеплух.

И тут оказывается, что ребята знают русский, как я – польский. Но общий язык нашли быстро, такие слова, как «фестиваль», «дружба», «мир», не требуют перевода. Подошли Водимир Рунсаньский и Криштоф Малиновский, узнавшие Евгения Самотесова - второго секретаря Новозыбковского горкома ВЛКСМ. Ведь за время, которое ребята провели на строительстве нефтеперекачивающей станции, встреч с комсомольцами города было немало. И на вечерах отдыха, и на торжествах, и на стадионах. У каждого много друзей среди комсомольцев Новозыбкова. Спрашиваю, что бы они пожелали юношам и девушкам, приехавшим на фестиваль в Гавану.

- Мира! Дружбы!

К фестивалю готовятся и здесь, на строительстве станции. Казимир Богдан Шитерли, секретарь парторганизации, начинает пересказывать программу праздника, который состоится здесь 28 июля. Говорит о том, что молодежь стройки перечислила в фонд фестиваля 500 рублей.

В Советском Союзе Богдан до этого работал в Литве. Сам он из Кракова.

Богдан назвал город, и мне сразу же припомнилась история спасения Кракова от разрушения. Шитерли будто прочитал мои мысли.

- Завтра - День Возрождения Польши. Наши ребята будут смотреть фильм, посвященный вашим солдатам, спасшим город от взрыва. Их подвиг нельзя забывать... Как и подвиг 600 тысяч советских солдат и офицеров, погибших за освобождение моей родины.

Память красноречивее всяких клятв. Она расскажет и о январских днях 1945 года, когда в разрушенную и сожженную Варшаву прибывали из Советского Союза вагоны с мукой и сахаром, строительными материалами, и о том, как по улицам польской

столицы прошли прибывшие из Москвы трамваи и троллейбусы, как Советская Армия помогала польским властям восстанавливать предприятия, порты, открывать больницы, школы.

Этого никогда не забудет Феликс Шпан, работающий сейчас в дирекции нефтепроводов в Полоцке. 12 октября 1943 года под Ленино он в составе Первой Польской армии принял боевое крещение, а затем бок о бок с советскими солдатами бил фашистов, гнал их до самого Берлина. В те дни для него слаще всех слов были «мир», «дружба». Эти слова ныне на лозунге XI всемирного фестиваля молодежи и студентов в Гаване. Потому что понятны и близки они каждому.

...К станции подкатила машина. Шофер, видимо, здесь впервые. Оглядев стройку, неторопливо подошел к Ришарду Вальду, сказал веско:

- На совесть сработали. — Потом добавил: — Хорошо бы доску мемориальную установить, а на ней выбить: мол, польские друзья строили.

А что, ведь прав был тот шофер!

О. Стефашин, наш спец. корр.

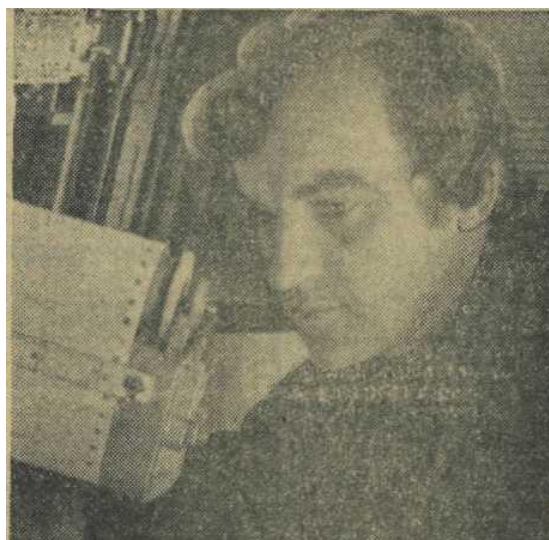
/ Брянский комсомолец. – 1978. – 28 июля. – С.2,3./

Дружба на «дружбе»



Сегодня - Всесоюзный день работников нефтяной и газовой промышленности

Под Новозыбковым недавно вступила в строй вторая очередь нефтеперекачивающей станции. Потребовалась она для поддержания давления во второй нитке нефтепровода «Дружба». Сейчас уезжают последние польские специалисты. Именно они в основном ее и построили. Уезжают одни на родину, другие — в Торопец, в Великие Луки — на строительство новых станций. Одного из них, наладчика



Зенека Кубсика, мы еще застали на станции и сфотографировали. А за бетонными стенами зданий уже работают насосы, день и ночь гонят друзьям столь необходимую сегодня всем нефть.

Ценное оборудование передано в надежные руки. Коллектив на станции хотя и небольшой, но управлять ему сложнейшими агрегатами не привыкать. Тем более что все оборудование здесь действует в автоматическом режиме. Его лишь нужно поддерживать в хорошем состоянии, вовремя делать профилактику и ремонт. Этим занимаются на станции слесари Владимир Григорьевич Косюк и Владимир Петрович Якубович, электромонтер Виктор Васильевич Козлов. Все они ударники коммунистического труда, занесены на доску Почета Гомельского управления нефтепровода, имеют Почетные грамоты за рационализацию.

Это в первую очередь благодаря им станция перевыполняет план, снижает себестоимость

перекачки нефти. И, конечно же, благодаря польским друзьям, которые на совесть сработали станцию. Так на «Дружбе» крепнет дружба братских народов.

Н. Никольский.

На снимках: сверху — В.В. Козлов и Зенек Кубсик;

в центре — В.Г. Косюк; внизу — В.П. Якубович.

Фото И. Мелещенко.

/ Брянский рабочий. – 1978. – 3 сентября. - С.1.



Бесперебойная работа важной нефтяной артерии

(80-е годы XX века)

«Дружба» ценит надежность

Мичуринск! Я - «Десна». Четвертый агрегат к пуску готов.



Проходят секунды, и - по дрогнувшим стрелкам приборов, вспыхнувшим глазком индикаторов оператор определяет: агрегат в работе.

Позвольте, но при чем здесь Мичуринск, город в Тамбовской области, если мы находимся на перекачивающей диспетчерской станции нефтепровода «Дружба» под Выгоничами?

- И тем не менее двигатель агрегата включен из Мичуринска, — поясняет оператор Л.П. Панкратова. - Сигнал пуска передан по каналу

телемеханической связи.

Автоматика... Слово это не раз приходилось слышать, путешествуя по аппаратным и насосным залам «Десны».

- Процесс перекачки нефти полностью автоматизирован, - подтвердил начальник станции В.П. Меркулов.

Сердце «Десны» - насосные станции. Их две, потому что нефтепровод состоит из двух



«ниток». Диаметр каждой трубы — больше метра. Сотни тонн нефти перекачивают за сутки мощные насосы, поддерживающие в трубах необходимое давление. Отсюда «черному золоту» предстоит ещё долгий путь на нефтеперерабатывающие заводы Польши, Венгрии, Чехословакии, ГДР...

По территории Брянщины проложен почти двухсоткилометровый отрезок нефтепровода. Здесь расположены четыре линейные производственно-диспетчерские станции. Одна из них - «Десна».

- Задача наших работников, рассказывает В.П. Меркулов, - обеспечение бесперебойной перекачки нефти на участке от Хотынца в Орловской области до линейной станции Унеча. И с гордостью добавляет: На «Десне» самый низкий показатель отказов оборудования по всему Мичуринскому управлению нефтепровода «Дружба».

Добиться этого не так-то просто. На станции установлено сложнейшее оборудование как отечественного, так и импортного производства: Венгрии, ГДР, Англии, Италии. Обслуживают его опытные специалисты.

Все нити управления станцией сходятся на местном диспетчерском пункте. Здесь круглосуточно дежурит оператор. Сегодня за пультом Л.П. Панкратова. Людмила Павловна на станции четыре года. Она депутат Сосновского сельского и Выгоничского районного Советов народных депутатов. Это признание товарищей за добросовестность, принципиальность.

Главное для оператора - внимание. Перед ним на пульте десятки приборов и индикаторов, которые сообщают о малейшем сбое в работе оборудования. Кроме этого, каждые два часа — обход. Однажды во время такого обхода Панкратова заметила, как из-под торцевого уплотнения насоса тонким ручейком течет нефть. Агрегат был тут же остановлен, включен в работу резервный. Благодаря бдительности оператора беды не произошло.

Ну а если все же случится пожар? Предусмотрено и это. Специальные датчики сразу же отреагируют на повышение температуры, дадут команду в автоматическую насосную пожаротушения. Включатся пеногенераторы, и огонь будет остановлен.

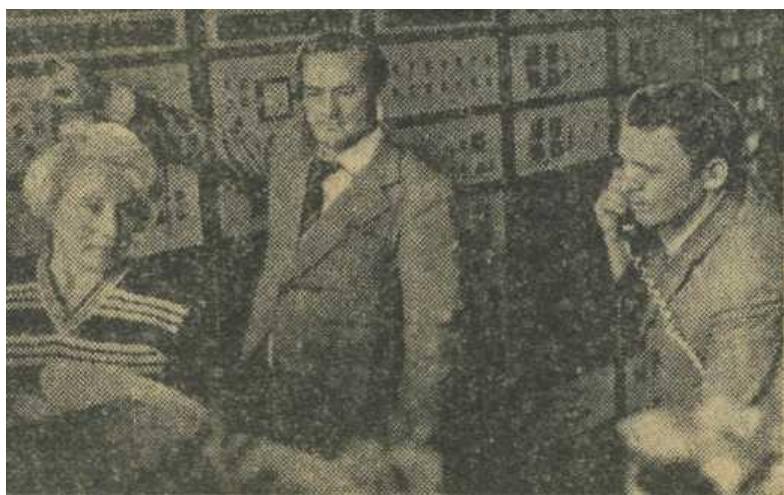
Впрочем, это уже критический вариант, и задача работников станции сделать все, чтобы его предотвратить. Недавно, к примеру, с помощью специалистов управления по предупреждению и ликвидации аварий (есть и такое на «Дружбе») произведена замена механических возбудителей синхронных электродвигателей на более надежные и безопасные тиристорные.

Многое зависит и от надежности автоматики. За этим следят работники цеха контрольно-измерительных приборов, возглавляет который А.П. Зайцев. До тонкостей познал свое дело слесарь В.Г. Фролов. Он на станции с самого ее основания.

По многу лет трудятся здесь и операторы Д.П. Зайцева, Н.С. Федоткина, электрик И. С. Мажукин, слесарь кавалер ордена Трудовой Славы III степени А.Т. Халипин.

Анатолия Тихоновича мы встретили на площадке пропуска и приеме скребка. Нефть, как известно, содержит много парафина. Он постепенно оседает на внутренней поверхности труб, и диаметр их уменьшается. Чтобы этого не случилось, в трубу запускают металлический внутри и обрезиненный снаружи шар скребок. Он и чистит трубы.

Пожалуй, нет на станции механизмов, к которым не приложил бы своей руки слесарь Халипин. Но он здесь не единственный умелец. Не случайно надежная работа оборудования, отсутствие аварий позволили коллективу «Десны» только за восемь месяцев нынешнего года сэкономить 736 тысяч киловатт-часов электроэнергии.



Со станции мы улетаем на вертолете. Проплыл внизу городок нефтяников: жилые дома, магазин, детский сад, кафе... В нынешнем году здесь открылись и приемный пункт комбината бытовых услуг, оборудованный медпункт.

Растет «Десна». Пять лет назад вошла в строй вторая очередь станции, а значит, прибавилось и дел у операторов, слесарей, электриков.

«Дружба» должна быть надежной, и здесь это понимают.

В. Кирюшин.

На снимках оператор Л.П. Панкратова; в местном диспетчерском пункте оператор Г.М. Степина, старший инженер В.П. Лисицын, дежурный электрик А.С. Федоткин; ремонтно-профилактические работы на площадке пропуска и приема скребка ведут слесарь А.Т. Халипин, старший инженер специализированного управления по предупреждению и ликвидации аварий В.И. Гречишкин, слесарь Г.В. Фролов, инженер-механик М.З. Иванов.

Фото Н. Симоненко и И. Морозова.

/ Брянский рабочий. – 1980. – 7 сентября. – С.1./

Все в порядке на «Десне»

Нефтепровод «Дружба».

Этой рукотворной реке обязан своим рождением поселок Десна. Живут здесь люди, обслуживающие линейно - производственную диспетчерскую станцию нефтепровода.

Мощные насосы станции, перекачивая нефть под высоким давлением, дают ей толчок, чтобы гигантский поток ни на секунду не замедлял свой бег. Ежегодно станция пропускает миллионы тонн «черного золота».

Станция занимает небольшую территорию - около девяти гектаров. Кроме насосных здесь действуют различные вспомогательные цехи, установлено около 50 единиц аварийно - восстановительного оборудования - трубоукладчики, бульдозеры, автокраны, электросварочные установки.

Можно пройти по нескольким цехам и не встретить ни одного человека - всюду действует автоматика. Лишь в операторной за пультом управления дежурный приборист. Сегодня на вахте Дина Зайцева и ветеран станции электромонтер Иван Мажукин.

Мигают лампочки, на приборы поступает многочисленная информация со всех агрегатов и двигателей: об уплотнении насосов, температуре, вибрации, питании... В

специальном журнале регистрируются малейшие отклонения в показаниях приборов. Мелкие неисправности тут же устраняются.

Отлаженно, ритмично проходят трудовые будни коллектива, и все же нужно быть готовым ко всему.

Однажды оператор принял тревожное сообщение - на одном из участков произошел прорыв трубы с большим выходом нефти. По тревоге была поднята группа во главе с начальником аварийно-восстановительного пункта А.А. Поляковым.

Когда лопнула труба, перекачка нефти автоматически прекратилась, но часть ее все же вылилась. Перед аварийщиками, которые прибыли также из других станций, стояла задача заменить в кратчайший срок лопнувшую трубу, собрать вытекшую нефть.

Аварийная группа с ходу включилась в работу. Откопали двадцать метров нефтепровода, вставили новую трубу, загнали в нее глиняные тампоны - несколько самосвалов глины пошло, чтобы вытеснить нефтеносные пары, заварили трубу, изолировали, испытали. Трое суток, не прекращаясь ни на минуту, шла аварийно-восстановительная работа, бригады на ходу меняли друг друга. Самоотверженно действовали аварийщики «Десны»: кавалер ордена Трудовой Славы Н. Васюк - он пригнал 40-тонный трайлер, машинист трубоукладчика Л. Кукатов и другие рабочие. Усталые, перепачканные нефтью, люди не покидали свои боевые позиции. Особенно трудно было перекрыть потоки разлившейся нефти. На ее пути возводили дамбы, механизаторы не допустили, чтобы нефть ушла в ручьи и реки, спасли от нее лес.

Люди «Десны» - это народ особого сплава, преданный своему делу, почти все ударники коммунистического труда. Половина трудится здесь с момента возникновения станции. Это электрик Александр Федоткин и его жена приборист Нина, водитель Леонид Митин с супругой Ниной, инженер-электрик Евгений Денисов, мастер Владимир Мазалин, начальник аварийно-восстановительного пункта Алексей Поляков и другие.

О многих можно сказать доброе слово.

Слесарь по ремонту технологического оборудования Анатолий Халипин - наставник, награжден орденом Трудовой Славы III степени. Дежурный приборист Дина Зайцева в совершенстве знает процесс перекачки нефти. Экскаваторщик Иван Казаков

совмещает несколько профессий. Петр Оноприйко - электромонтер высшей квалификации. Безотказен в работе коммунист водитель Валерий Волков. Благодаря их усилиям коллектив по итогам соревнования во II квартале занял второе место в своем управлении.

На станции «Десна» превыше всего ценятся творческая инициатива, товарищеская взаимовыручка. Здесь прочно утвердилась передовая бригадная форма организации труда.

- У нас много приборов, автоматики, - говорит начальник станции В.П. Меркулов. - Но больше всего полагаюсь на наших людей. Они никогда и ни в чем не подводят.

Сам Меркулов - опытный нефтяник. После института многие годы работал на севере, участвовал в сооружении различных нефтепроводов. Человек бывалый. Когда он говорит о людях, в его голосе звучат нотки законной гордости. Они не только прекрасно работают, они красиво живут. Вся территория станции - в зеленых насаждениях. Тут и вишни, и яблони, и абрикосовые деревья, и облепиха - двенадцать тысяч корней. Даже голубые ели прижились.

В красоту местной природы теперь гармонически вписался поселок нефтяников, выросший на стыке двух рек - Десны и нефтяной артерии.

И. Афроимов.

Выгоничский район.

/ Брянский рабочий. – 1981. - 6 сентября. – С.1./

Всесоюзный день работников нефтяной и газовой промышленности

Нефть и газ занимают одно из ведущих мест в топливно-энергетическом комплексе страны. Развитие этих отраслей народного хозяйства имеет большое значение для научно-технического прогресса и всей экономики страны. Нефть и газ - не только топливо. Они служат исходным материалом для получения большого количества различных химических веществ и материалов.

За годы десятой пятилетки возросла добыча этих ценных ископаемых, вступили в эксплуатацию новые месторождения в Западной Сибири, Казахстане, Коми АССР, других местах, сооружены мощные нефте- и газопроводы.

XXVI съезд КПСС уделил большое внимание вопросу дальнейшего формирования топливно-энергетического комплекса страны. Наряду с ускоренным вводом в промышленную разработку новых месторождений в 11-й пятилетке поставлена задача снижения доли нефти как топлива, замена её газом и углем. Крупный шаг будет сделан в техническом переоснащении нефтяной и газовой промышленности.

Всесоюзный день работников нефтяной и газовой промышленности установлен Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 августа 1965 г. и отмечается ежегодно в первое воскресенье сентября.

На северо-западе Сибири в 70 году было добыто нефти (включая газовый конденсат) 31 миллион тонн, а в 80 году - более 312 миллионов тонн. Добыча газа за этот период возросла с 9,5 до 156 миллиардов кубических метров.

В нынешнем году на долю Западной Сибири приходится более половины планируемого объема добычи нефти и 42 % — газа, т. е. весь прирост его добычи. Это внушительные величины, если учесть, что в первом году одиннадцатой пятилетки в нашей стране намечено получить нефти и газового конденсата 610 миллионов тонн, газа — 458 миллиардов кубических метров.

В 1985 году добыча нефти (с газовым конденсатом) составит 620 - 645 миллионов тонн, газа — 600—640 миллиардов кубических метров.

В одиннадцатой пятилетке повысится уровень автоматизации. В 1985 году удельный вес добычи нефти на комплексно-автоматизированных промыслах составит 85—90%.

Природный газ стал мощным фактором технического прогресса и повышения производительности труда. С его использованием производится 93% стали и чугуна, 60% цемента, 95% минеральных удобрений. Почти 200 миллионов советских людей пользуются газом в быту за самую низкую в мире плату.

Более 55 тысяч километров достигла общая протяженность нефтепроводов к началу текущей пятилетки. В 1981 году будут проложены нефтепроводные магистрали Тюмень — Юргамыш, Пермь — Альметьевск, Краснотуркменский свод — центральный пункт сбора нефти Шаим (Тюменская область).

Общая протяженность магистральных газопроводов составляет 130 тысяч километров. В текущем году будут построены газопроводы Пунга — Ухта — Грязовец протяженностью более 1,5 тысячи километров, Уренгой — Петровск — 1,8 тысячи километров.

В конце марта нынешнего года был сварен «красный стык» на нефтепроводе Сургут - Полоцк. Строители, пройдя 3.300 километров, вышли на финишную прямую нелегкой трассы, которая пролегла через горы, леса, реки и равнины.

В 1965 году неподалеку от города Унеча вступила в строй мощная перекачивающая станция нефтепровода «Дружба». Вот уже около шестнадцати лет станция обеспечивает бесперебойную работу важной нефтяной артерии, питающей страны социалистического содружества.

В 1978 году на территории нашей области сдана в эксплуатацию вторая очередь нефтеперекачивающей станции. Она потребовалась для поддержания давления во второй нитке нефтепровода «Дружба». Активное участие в строительстве станции принимали польские специалисты. Все оборудование здесь действует в автоматическом режиме.

В Брянской области газифицировано 325,3 тысячи квартир, в том числе в сельской местности — 131,5 тысячи квартир.

/ Блокнот агитатора. – 1981. - № 16. – С.11 – 12./

Чтобы не было аварий

Тот, кто внимательно следит за цифрами Центрального статистического управления, не мог не заметить отставания в добыче нефти на протяжении многих лет. И вот накануне нашего профессионального праздника, превзойден наконец плановый среднесуточный рубеж. Это стало возможным благодаря повышению производительности труда в отрасли, укреплению ремонтной базы, внедрению ряда организационно-технических мероприятий. Не подвели и транспортники. Вся добытая нефть своевременно доставлена потребителям.

В этом большой вклад коллектива Брянского специализированного управления по предупреждению и ликвидации аварий на нефтепроводе «Дружба». За последние пять лет здесь сэкономлены миллионы рублей за счет внедрения новой техники, предупреждающей аварийные ситуации, разработана методика определения оптимальных режимов перекачки, осуществлен перевод на воздушное охлаждение мощных электродвигателей серии СТД, внедрены их теристорные возбудители, устройства для чистки парафинистых отложений на - внутренней стенке трубопроводов, выполнен демонтаж трубопроводов с помощью взрыва и другое.

Немало внимания уделяется вопросам ликвидации аварий. Стремимся постоянно повышать профессиональные знания работников, освоили методы безогневой резки труб с помощью машинных фрез, подгонку «катушек», наложение хомутов, вырезку дефектных участков с помощью взрыва. Приобрели технику для поиска свищей на трассе, для вскрытия аварийного участка, монтажа труб. Сами же и внедряли ее совместно со специалистами, различных отраслевых институтов. Причем внедрили первыми на всем трубопроводном транспорте страны! Постарались инженеры А.С. Чуркин, В.М. Баранов, Б.И. Голосовкер, В.И. Голосовкер, В.В. Слухов, В.И. Гречишкин.

Больше гарантий безопасной эксплуатации нефтепровода стало с заменой устаревшего оборудования на новое, в результате прокладки параллельных ниток-лупингов. Здесь отличились старший мастер С.В. Петрашин, взрывники В.М. Иванов, В.П. Фоменкин, А.С. Щербаков. За последние три года обследовано более ста подводных переходов через реки. Это под руководством начальника опорного аварийно-восстановительного пункта В.Е. Игнатова выполнили специалисты В. А. Кляченков, В.И. Кшнякин, С.П. Карауловский и другие.

Даже перечень профессий наших работников говорит о необычности операций на трассе. Вместе с электросварщиками, газорезчиками, водителями у нас трудятся линейные трубопроводчики, взрывники, дефектоскописты, водолазы, бурильщики... Среди них много замечательных людей, настоящих патриотов нелегкого дела, о ком не могу не сказать в такой день. Это и наши ветераны — начальник сварочно-монтажного участка П.К. Тихонов, электросварщики А.В. Миринчук и Л.Д. Макурин, машинист трубоукладчика Х. Салимов, водитель В.С. Щербаков; это и молодые специалисты — линейные трубопроводчики В.А. Кляченков, В.И. Кшнякин, дефектоскопист И.Н. Мельников, водители В.С. Ткачев и А.С. Краснов. В их мастерстве и самоотверженности, в трудовой инициативе их товарищей — сегодняшние успехи управления.

Для повышения боеспособности коллектива мы регулярно проводим учебно-тренировочные занятия, совместные учения с другими подразделениями нефтепровода «Дружба», отрабатываем мастерство на стендах и в полевых условиях. Так, в начале августа на Десне проводились учения аварийных бригад. Вместе с коллегами из Ровно, Новгород-Волынского, Мозыря, Гомеля в них участвовали бригады нефтеперекачивающих станций «Десна» и «Унеча», нашего спецуправления. Такие занятия позволяют точно выявлять «узкие места».

Недавно еще одним событием были отмечены успехи нефтяников. Нефтепровод Холмогоры — Клин подключен к «Дружке», и опять не без участия коллектива спецуправления. Основная работа по врезке в действующую ветку была доверена бригаде В.Е. Игнатова и выполнена с высокой оценкой. Хорошо потрудились электросварщики А.А. Акимочкин, А.В. Миринчук, газорезчик В.В. Лагутин, линейный

трубопроводчик В.П. Кирпичиков и другие. Хороший подарок к профессиональному празднику.

С. Ложечко,
гл. инженер спецуправления, нефтепровода «Дружба»
/ Брянский рабочий. – 1986. – 7 сентября. – С.1./

Схема поставок нефти в Европу по трубопроводу «Дружба»



Ступени роста

(90-е годы XX века)

[Митинг по случаю пуска первой очереди нефтеперекачивающей станции «Высокое» нефтепровода «Дружба»]

5 октября 1964 года состоялся митинг по случаю пуска первой очереди нефтеперекачивающей станции «Высокое» нефтепровода «Дружба». Станция — грандиозное инженерное сооружение, построенное в рекордно короткие сроки и оснащенное современным оборудованием. В резервуарах хранятся запасы нефти, способные обеспечивать нефтеперегонные заводы ГДР, Польши, Чехословакии, Венгрии. Весь комплекс станции автоматизирован, аналогичное оборудование установлено по всей системе нефтепровода «Дружба». В 1975 году в соцстраны поступило 50 миллионов тонн нефти. Чтобы пропустить такое количество горючего, проложили вторую «нитку» нефтепровода. Дополнительно построены две насосные станции. Профессиями эксплуатационников овладели бывшие строители А. Кисель-Загорянский, П. Рябенко, П. Фокин, И. Кривда, С. Короткий, П. Малик, Н. Власенко, Д. Гавриченко и многие другие.

Станции присвоено звание «станции высокой культуры производства». Рядом вырос уютный городок.

/ Тихая моя родина... : Сб. историко-краевед. очерков.

- Брянск : Придесенье, 1997. – С.137 – 138./

У нефтяников праздник

Во Дворце культуры железнодорожников Фокинского района Брянска состоялось торжественное собрание, посвященное профессиональному празднику - Дню нефтяника. На нем присутствовали представители головного предприятия АО "Магистральные нефтепроводы "Дружба" во главе с генеральным директором А.

Пейгановичем, работники Брянского управления нефтепродуктов "Дружба", Брянского управления магистральных нефтепродуктопроводов и других предприятий отрасли.

Собравшихся поздравили глава администрации Фокинского района В.Денисов, представители общественности города. Передовикам производства в этот вечер вручили грамоты, денежные премии, ценные подарки. В честь виновников торжества был дан праздничный концерт, подготовленный силами ДК культуры и центром детского и юношеского творчества.

/ Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.1./



**Акционерное общество открытого
типа
«Магистральные нефтепроводы
«Дружба»**

Вот так историю и пишут

18 декабря 1959 года правительства пяти дружественных государств — СССР, ЧССР, ВНР, ГДР и ПНР — подписали соглашение о совместном строительстве нефтепровода и поставках нефти из Советского Союза в Чехословакию, Венгрию, Польшу и Восточную Германию.

Это была новая веха в послевоенной истории и развитии экономического сотрудничества между государствами.

Развернулась громадная по своим масштабам и значению стройка. На трассе, протянувшейся от Татарии и берегов Волги до границ с Польшей и Чехословакией, трудились тысячи строителей разных национальностей, строились участки нефтепровода и нефтеперекачивающие станции на территории государств, подписавших соглашение о закупках нефти.

Проектирование и строительство нефтяной магистрали велось одновременно. На стройку бесперебойно поставлялись трубы большого диаметра с уральских заводов и

Польши, автоматика — из Венгрии, насосное оборудование — из Германии и с Украины, заборная арматура — из Чехословакии. **Это была стройка дружбы народов.**

Слаженный героический труд людей позволил уже 6 февраля 1962 года принять в резервуары чехословацкой нефтеперекачивающей станции Будковце первые тонны нефти, перекаченные по нефтепроводу Броды — Ужгород. Было положено начало рабочей биографии нефтепровода, заслуженно названного емким и гордым именем "Дружба".

Все лучшее и передовое в технике и технологии трубопроводного транспорта активно внедрялось на нефтепроводе "Дружба".

Комплексно решались вопросы производства и социальной сферы.

Главным достоянием и залогом всех успехов были и остаются одержимые идеей, грамотные, добросовестные и трудолюбивые рабочие и специалисты всех уровней, свыше 600 из которых за добросовестный труд удостоены правительственных наград СССР и стран содружества.

За 38 лет, прошедших от идеи строительства трансевропейской магистрали до сегодняшних дней, коллектив никогда не изменил своему предназначению — через укрепление экономики укреплять узы дружбы и добрососедства между народами.



За последние десятилетия на карте Восточной Европы произошли существенные изменения. Появились новые государства и новые границы. Сегодня трасса

нефтепровода "Дружба", пересекая Волгу, Оку, Днепр, Сож, Припять, Днестр, Вислу, Одер, Дунай, полесские болота и Карпаты, сотни малых водных преград, 122 железные дороги и свыше 400 автомобильных дорог на территории России, Белоруссии, Украины. Литвы и Латвии, продолжает свой путь по территории Польши и Германии, Венгрии и Словакии, Чехии.

Изменения коснулись и структуры нефтепровода "Дружба", но неизменным осталось одно — стремление тружеников этой великой артерии экономики жить в мире, дружбе и согласии.

Материал подготовил В. Васенков
/ Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.3./

Восхождение

Всем нам известны такие понятия, как меридианы и параллели, охватывающие земной шар. В свое время именно к таким «измерениям» прибегали, когда говорили о трансконтинентальном нефтепроводе «Дружба». Таких измерений мир еще не знал и, думаю, не узнает.



Как раз о «Дружбе» - этом акционерном обществе открытого типа наша беседа с его генеральным директором А.И. Пейгановичем.

А что? Совсем даже неплохая это профессия - журналист. Носит тебя, мотает, новые люди, разные судьбы, свежие впечатления. И впрямь: "Мои года - мое богатство".

И вот в первые мои журналистские годы выпала мне удачная командировка - поездка на строящийся тогда газопровод "Дружба", за Унечу, под село Высокое. В своем архиве нашел я репортаж о той

поездке. Перечитал. Как все ожило, как снова все увиделось!

"Запоздалые птицы летят на Десну-реку. Летят неторопливо, словно прислушиваясь к тому, что происходит сейчас на земле, на которую они возвращаются.

А на земле гудят машины, звенит металл, бульдозеры расчищают развороченный грунт, тяжело грохоча гусеницами, ползут трубоукладчики, тракторы, автокраны. Словно гигантские телескопы, только устремленные не ввысь, а в горизонт, лежат на "МАЗах" с прицепами стальные плети труб...

Газик долго нырял по ложбинам, придерживаясь вытянувшейся, как чудовищный удав, трубы, прежде чем мы попали в механизированную колонну Николая Васильевича Макеева. Первым, кого мы встретили, был машинист изоляционной машины Михаил Ольшанский, бригадир. Когда разговорились, он заметил:

- Дело, трудное дело, везде и всегда требует щедрых рук.

Эта его житейская мудрость подтверждена плакатиком, который висит в вагончике-столовой: "Работать, строить и не ныть!"

Вот машинист трубоукладчика Михаил Барауля, один из семи Бараулей, пришедших на трассу....

Это - Володя Богомолов, сварщик-потолочник. Молод, а сварщик шестого разряда. Но классом тут не удивишь. Интересно другое: Володя не расстается со своим простеньким фотоаппаратом Вега". Товарищи подшучивают:

- Ну что ты тут фотографируешь? Трубу, нас вот... Нашел знаменитость, памятники...

Володя отшучивается:

- Старый я буду? Куда денешься... Сяду я, значит, с внуками, разложу, что снимал. Смотрите, как ваш дед коммунизм строил...

Не дотянул Володя Богомолов свою трубу до коммунизма. Распался Союз. Но Володина труба осталась!

Где ты сейчас, Володя Богомолов? Где ты, "великолепная семерка" Бараулей?..

СТУПЕНЬКА ЗА СТУПЕНЬКОЙ

- Сразу, вдруг ответить трудно, - замечает Александр Иванович. - А вообще-то вполне можно проследить их судьбы. У нас только в Высоком столько династий!..

В нашем неожиданно долгом, мягком и, как мне кажется, доверительном разговоре я спросил Александра Ивановича, из каких истоков пошла река его-то жизни. Не вдруг же появился генеральный? Не баловень же судьбы? Или не так?

Он откровенно рассмеялся:

- Баловень? Хотя... может, и так. После школы работать начал в Бердянске. Был там такой опытный нефтемаслозавод. Потом поступил в Череповецкий химико-технологический институт. Как набрел на нефть? Любил химию как предмет. Что в школе, что в институте по химии одна оценка - пятерка. После Череповца назначение получил на Новополоцкий нефтеперерабатывающий завод.

Да, свое призвание Александр Иванович определил очень рано. Тут ему, надо сказать, явно повезло, далеко не у всех бывает именно так.

Среди всяких записей в моих блокнотах есть толкование известной русской пословицы "Не место красит человека, а человек место". А в знаменитой "Ипатьевской летописи (1151 год) сказано об этом же так: "Не идет место к голове, а голова к месту". По-моему, это точнее, лучше - и как раз об Александре Ивановиче.

По корню-то он крестьянский. Родился и рос в селе на белорусской, брестской, земле. Нефтью и не пахло. Традиция - земледельческий труд. А вот над ним своя звезда засияла и повела, повела...

- Да, прошел все ступеньки, - подтверждает Александр Иванович. - Два года, пять лет - на ступень выше. С назначением на Новополоцкий завод, считаю, повезло. Крупнейший в Европе. До восьмидесят девятого года перерабатывал в год по двадцать четыре миллиона тонн нефти.

- Не "переросток" ли? Мы ведь вообще стремились к "самому-самому" в мире - электростанции, энергосистемы...

- Думаю, что в одном месте сосредоточивать такой объем нефти нецелесообразно. Просто опасно, в критических случаях - катастрофично. В том же белорусском Мозыре -

завод, рассчитанный не переработку шестнадцати миллионов тонн нефти. С Новополоцким, как видим, не сравнить, но по мировым стандартам это крупный завод.

ВЫШЕ, ВЫШЕ...

- *Сейчас и Новополоцк, и Мозырь на вашей подпитке?*

- Ну а как же! - соглашается Александр Иванович. - И наше, и мое. На Новополоцком около полугода работал слесарем. Знаете ведь, как на производстве считали? - улыбается мой собеседник. - "Забудь, чему тебя учили в институте, давай засучивать рукава - и за дело". Три года был мастером, потом начальником участка...

Чувствуется, что человек этот всегда болел за дело, раз уж оно им выбрано. Горяч был, себя не жалел - именно поэтому хотел, что называется, все пощупать сам, все сделать сам.

Служба в армии тоже шла как бы по наезженной колее - командир взвода радиационно-химической разведки в танковом полку. А когда отслужил, прежнее место оказалось занято. Но ведь молодой, энергичный, уже с солидным опытом. Тут же пригласили старшим инженером на нефтеперекачивающую станцию. Это - уже сама "Дружба".

Гармони, как известно, с одной фабрики, а разные. Строй у них разный. И люди, которые на них играют, тоже разные. Выделяет только сама игра - умение, талант. Очень скоро Пейгановича назначили начальником станции. Станция крупная, много строили.

- *Значит, нефтяник-заводчанин стал нефтяником-трассовиком?*

- Да, с тех пор шестнадцать лет я напрямую связан с "Дружбой". В Союзе было пять ее управлений. Одно из них - Новополоцкое. Из восьми тысяч километров трубы мы обслуживали участок от Высокого на Брянщине через всю Белоруссию - и до Венспилса, по Литве и Латвии.

ВЫСОТА

Как Пейганович попал к нам? В восемьдесят восьмом году прежний директор П.П. Белянников уходил на пенсию. А тогда модно было начальников избирать. Претендентов было шесть или семь. Среди них — и Александр Иванович. Он проиграл.

Немножко, всего четыре голоса до победы ему не хватило. Но, видимо, мало победить. "Победу" еще нужно и умело использовать для дела. Так ли, иначе, но через месяц избранник от высокой должности отказался. Значит, новые выборы. Пейганович кандидатом на них уже не шел.

— Увидели, поняли, насколько тяжела "труба"?

— Может, и это, — соглашается Александр Иванович, — а может... На меня поднажали: "Давай, берись!" И, знаете, прошел на ура. И вот уже минуло шестнадцать лет... Подумать только!..

Он продолжал жадно учиться. В частности, в академии имени Губкина. Впитывал новые знания — на любых курсах, семинарах — самостоятельно. "Наше" управление с самого начала, с проектирования, предполагалось расположить именно в Брянске, который находится как раз посередине всей трассы "Дружбы"; тысячу километров — до Самары, столько же — до Львова.

Радио и телевидение так часто пугают нас жуткими ЧП на нефте- и газомагистралях, что я не удержался, спросил Александра Ивановича, спокойно ли в такое время спится. Он помолчал, улыбнулся:

— В то время, когда все было конкретно в одних моих руках, казалось, и не спишь вовсе, а только дремлешь. Сейчас другое дело. Механизм отлажен, все места прикрыты надежными специалистами. Сам я не новичок в "Дружбе", понимаю что к чему.

Да, Пейганович умеет войти в дело. Умеет смотреть и в себя, и вокруг себя.

Умеет сработаться с людьми. Умеет с ними говорить и их слушать, умеет их уважать. Когда я спросил Александра Ивановича о "его команде", о людях, которые и дают ему возможность спокойно спать, он, кажется, мог называть их бесконечно. Это и главный инженер Л.В. Пристай, и заместитель начальника управления В.И. Чечеткин, и такие специалисты первой руки и руководители, как А. А. Андреев, А. В. Матвиенко, В. Ф. Дикмаров, П. И. Шабалкин, П. И. Цыпляев, В.В. Тихонов, Ю. Ф. Лосинский, Н. П. Казаков, Н. Г. Сухарев, Н. И. Мойса, Н. П. Гончарова.

— Недавно, в августе, отметил тридцатипятилетие работы у нас Матвиенко Александр Викторович. Начинал с оператора, дорос до начальника Куйбышевского

управления. Андреев Анатолий Анатольевич тридцать три года отработал. Грамотный, надежный специалист.

Александр Иванович, отдавая должное людям любой специальности, особо ценит сварщиков, таких, как мастер сварочных работ А. Г. Дудолкин или сварщик А.В. Миринчук. Надежный сварочный шов — начало начал в безопасности. Надежная трасса — это и экология, и спокойствие живущих вблизи нее людей. Поэтому подготовку специалистов для себя в "Дружбе" считают своим делом. На ее стипендии учатся десятки молодых людей. И учебные заведения выбирают солидные, как, например, академия имени Губкина.

Может быть, сам разговор этот разбередил в Александре Ивановиче прожитое и пережитое. Задумавшись, он сказал:

— Когда за плечами и годы, и какие-то не совсем простые дела, то невольно, как это ни банально звучит, думаешь, что оставляешь после себя, какой след...

Мне вспомнились строки Александра Твардовского:

*Браться с душой
за нелегкое дело,
Биться, беситься
и лезть на рожон.*

Трасса жизни моего собеседника — трудная трасса...

Материал подготовил В. Васенков.

/ Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.3./

«Дружба» дело знает!

В 1994—1997 годах введено в эксплуатацию 11073 квадратных метра полезной площади.

В том числе:

два 24-квартирных дома в селе Высокое Унечского района.

два 24-квартирных дома в деревне Переторги Выгоничского района;

сто квартир в Брянске.

Основным направлением производственно-хозяйственной деятельности АО в 1996 году являлось сохранение стабильности и платежеспособности.



АО обеспечило выполнение договорных обязательств по поставке нефти всем потребителям. В целом за год принято нефти 59 тысяч тонн. Объем перекачки нефти составил 59 тысяч тонн, грузооборот по магистральным нефтепроводам, проходящим по территории России, 71 миллиард

тонно-километров.

Сдача нефти на перекачивающие заводы России, ближнего и дальнего зарубежья в 1996 году увеличена к уровню 1995 года на 1,3 тысячи тонн, или на 1,6 процента, в том числе экспорт нефти в дальнее зарубежье увеличился на семь процентов.

План реконструкции и технического перевооружения выполнен на 156 процентов при плане 144 миллиарда рублей. Фактически освоено 226 миллиардов. В 1996 году было введено в эксплуатацию основных фондов на 249 миллиардов рублей при плане 121 миллиард.



План по капитальному ремонту объектов выполнен на 115 процентов. При плане 134 миллиарда рублей фактическое выполнение составило 154 миллиарда.

Общий объем реализованных услуг и продукции на 1996 год составил 1058 миллиардов рублей и увеличился по сравнению с 1995 годом в 1,9 раза. Основными потребителями

транспортных услуг являлись "Сургутнефтегаз", "Лукойл", "Татнефть", "Славнефть", "Башнефть", "Юганскнефтегаз", "Оренбургнефть", реализация услуг по которым в общем составила 803 миллиард рублей, или 74 процента.

Фактически эксплуатационные издержки в целом были обеспечены планируемыми в тарифах расходами. Себестоимость реализованных услуг по основной деятельности составила 802 миллиарда рублей, что на шесть процентов ниже величины, заключенной в тарифе.

Балансовая прибыль за 1996 год составила 195,5 миллиарда рублей, что ниже величины предыдущего года на 43 миллиарда, или на 18 процентов. Рентабельность в связи с резким ростом затрат снизилась по сравнению с 1995 годом и составила 22,8 процента. Однако данная рентабельность обеспечила АО необходимые источники финансирования программ производственного и социального развития.

В первом полугодии 1997 года грузооборот составил 35,9 миллиарда тонно-километров при величине, заключенной в тарифе, 35,9 миллиарда тонно-километров.

Выручка от реализации работ и услуг составила 577,4 миллиард рублей. Себестоимость реализации - 473,6 миллиарда рублей, балансовая прибыль - 89,98 миллиарда рублей.

МАГИСТРАЛЬ — НЕ ТОЛЬКО НЕФТЬ

С 1992 по 1996 год в АООТ "Магистральные нефтепроводы "Дружба" произошли следующие структурные изменения.

В основной деятельности:

на базе СУПЛАВ сформировано Брянское управление;

создано и укомплектовано квалифицированными кадрами специализированное управление по предупреждению аварий на объектах нефтепровода и цех технологического транспорта и специализированной техники в Брянске;

завершена комплектация аппарата управления общества с центральным диспетчерским пунктом и охраной;

произведена реорганизация БПО в Мичуринском управлении.

В других отраслях (подсобные промышленные производства и подсобные сельские хозяйства):

с 1993 года получило развитие крупное подсобное сельское хозяйство при НПС "Соседка" Куйбышевского управления (площадь земельных угодий 2103 гектара);

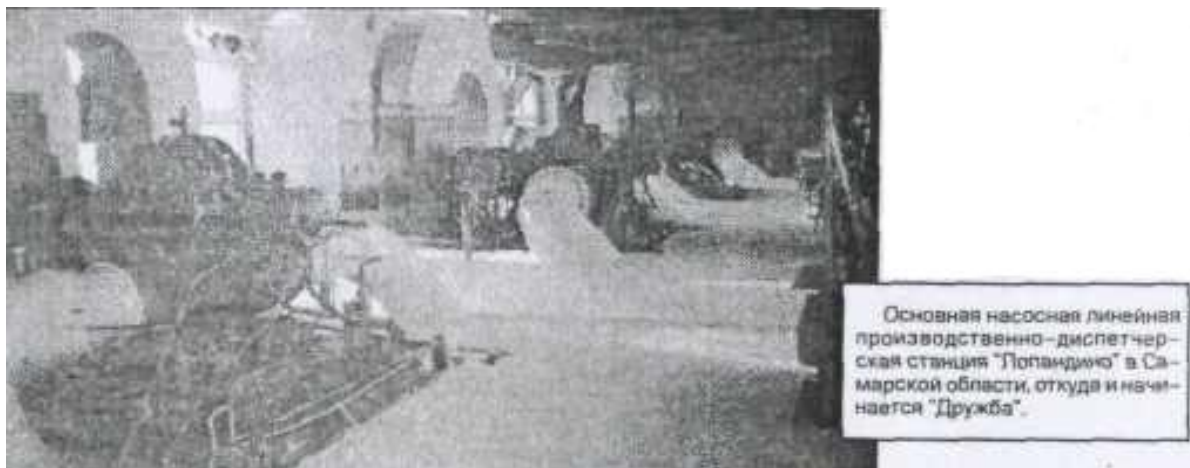
с 1993 года функционирует подсобное сельское хозяйство при ЛПДС "Унеча" Брянского управления (площадь земельных угодий 67,5 гектара);

с 1994 года начали выпускать продукцию: цех по производству строительных материалов "Строма", мясоперерабатывающий цех "Модуль", мясоперерабатывающий цех ЛПДС "Сызрань" Куйбышевского управления;

в 1995 году введен в эксплуатацию мясоперерабатывающий цех при НПС "Долгие Буди" Мичуринского управления, цех по переработке молока при ЦТТ и СТ Мичуринского управления, мини-пекарня при ЛПДС "Башмаково" Мичуринского управления;

в 1997 году введена в эксплуатацию мини-пекарня при ЛПДС "Унеча" Брянского управления.





Материал подготовил В. Васенков

/ Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.3./

Нашу нефть ждут в Европе

Коллектив ОАО "Магистральные нефтепроводы "Дружба" отмечает в сентябре свой профессиональный праздник — День работников нефтяной и газовой промышленности России.

Сегодня в систему "Дружбы", оперативно управляемой из диспетчерского пункта в Брянске, входит 8,9 тыс. км трубопроводов, из них 3,7 тыс. км на территории России, 34 насосные станции, 11 линейно-производственных станций. Магистральные нефтепроводы являются уникальным техническим сооружением.

На его эксплуатации и обслуживании занято более 3,5 тысячи человек.

Накануне праздника наш корреспондент встретился с генеральным директором ОАО "Магистральные нефтепроводы "Дружба" А.И. Пейгановичем.

- Александр Иванович, в расхожем представлении тот, кто "сидит на трубе", богат и беспечен. Хватает того и другого?

- Мы живем в одной стране. Она сегодня переживает критические дни. То, что слу-



чилось 17 августа, на нас сказалось отрицательно. Дебиторская задолженность растет, платежи не идут. Для примера: 28 августа мы получили 6 тысяч рублей. Однако надеемся, что положение исправится.

Нефтепровод "Дружба" как работал, так и работает. Но впервые за последние годы мы не можем своевременно выдать зарплату, чем нарушаем условие коллективного договора.

- Это обстоятельство как-то связано с объемами перекачки нефти?

- Соответствия тут нет. В первом полугодии мы увеличили объем на пять процентов.

- "Дружба" замысливалась как единая система, но политика разрежала и трубу, разделив ее между несколькими странами. Что изменилось для вас с той поры?

- Почти ничего. Единственное - с 1992 года мы начали работать по тарифам, и это решение компании «Транснефть» оказалось очень своевременным шагом. Раньше мы покупали и продавали нефть, то есть были собственниками, а теперь просто предоставляем услуги по ее перекачке. Тарифы устанавливает государство. Они, кстати, не менялись два года. Мы, собственно, не хотим иметь сверхприбыли за счет высоких тарифов, главное - стабилизировать их, чтоб хватало денег на капитальный ремонт, зарплату, техническое перевооружение.

- Цены на энергоносители в нашем государстве неимоверно высоки, считают промышленники. Если все же их снизят, коснется это нефтепровода? Или же вам впору просить о повышении тарифов?

- Нет, мы не говорим, что они низкие. С некоторыми энергосистемами мы договорились о снижении на 15 - 30 процентов цен на электричество. Зато платим "живыми" деньгами и вовремя. Сами же в первом полугодии сэкономили на этом девять миллионов рублей. Такой договор с нами заключило и "Брянскэнерго". Ведем переговоры с Орлом и Пензой.

Думаю, что вскорости платежи должны пойти, то есть все деньги "оживут". Пока же сегодня нас тормозят банки. Транспортников год назад загнали в "Инкомбанк", а сейчас

он шатается, причем полную информацию о нем не дают. Для брянских нужд часть денег пускаем через Брянский Сбербанк. Но на днях телеграфировали, чтоб все деньги шли через Брянск.

- Нефть не только перекачивают по трубам, но и перевозят. Какая доля падает на "Дружбу"?

- Железная дорога в основном отправляет нефть в сторону Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре. Из портов у России остался один - Новороссийский. Возможности его ограничены. Из 117 миллионов тонн нефти, которые Россия экспортировала в прошлом году, через "Дружбу" перекачали 38 миллионов.

- А сколько могли бы?

- Сейчас загружены на шестьдесят процентов. Конечно, мы хотели бы работать с большей нагрузкой. В 1989 году по трубам "Дружбы" перекачали 155 миллионов тонн нефти, чем на пять процентов превзошли проектную мощность системы.

Но металл стареет, появляются новые заботы. К сожалению, это уже ощущается. Одной трубе ведь уже 35 лет, другой - 25. Металл ржавеет, расслаивается. Лет пять назад мы начали заниматься внутритрубной диагностикой, используя немецкие и английские приборы. Без них было бы очень трудно. От Самары до Германии текут, по сути, две нефтяные реки в трубах. Перекрыть их, понятно, невозможно, поэтому диагностировать металл нужно в рабочих условиях. Компьютерные расчеты позволяют с точностью до одного метра находить дефектные места. Должен сказать, что много ошибок сделали в свое время строители. Сегодня их исправление стоит дорого. Например, если использовать одну из новых технологий, тогда за ремонт метра трубы придется выкладывать 60 тысяч рублей. Правда, мы используем варианты подешевле, - в том числе и такие экзотические, как метод взрыва.

- Что получает Брянская область от "Дружбы"?

- Всего мы перечислили за полугодие 201 миллион рублей налогов, из них 147 миллионов ушли в федеральный бюджет. В бюджеты областей попало 54 миллиона, и более 70 процентов этой суммы получила Брянщина. Кроме того, по возможности

помогаем медицине, школам, Жуковскому детскому дому, чьи воспитанники за наш счет летом отдыхали в Адлере.

- Такой источник налоговых поступлений, как "Дружба, не отказалась бы заполнить и столица, которая и делала подобные попытки. Они прекратились?

- Заместитель главы областной администрации возражал против этих посягательств на Федеральной энергетической комиссии. Пока все стихло. Я думаю, если нефтяные компании оплачивать услуги "Дружбы" будут бесперебойно, то угроз не возникнет.

- И все же столичные аппетиты растут.

- Не знаю, кому это нужно - все сосредоточивать в Москве. Сегодня наши газовики, представители "Брянскнефтепродукта" вынуждены там околачивать пороги в поисках денег. Что касается нефтепровода, то все регионы, имеющие к нему касательство, высказались против передачи Москве дополнительных прав.

- Нужен ли Брянской области нефтеперерабатывающий завод? Не так давно всерьез говорили об этом.

- Российские нефтеперерабатывающие заводы старые. Участь большинства заводов печальна. Был недавно в Ангарске, где такое предприятие, занимающее 110 гектаров, приходит в упадок. Денег нет ни на зарплату, ни на реконструкцию. Так что дело это серьезное. Когда-то мы хотели построить нефтеперерабатывающий заводик в Унече. Но не нашлось инвестора. Теперь еще сложнее. Да и нужно ли строить, если под боком, в Мозыре, есть подобное предприятие?

- Из труб воруют бензин, газ. Причем в воровстве обвиняют целые государства - например, Украину. Вас беспокоит эта проблема?

- Случаи воровства бывали. Но сырая нефть - все-таки не бензин. В последнее время кражи не тревожат. Наверное, какую-то роль сыграли и дельтапланы, которые мы закупили для облета трассы. По крайней мере кого-то спугнуть может. Правда, бывали случаи, когда по дельтапланам стреляли.

- Всякий экспортер сталкивается с таможней. Насколько известно, она предъявляла существенные претензии к нефтепроводу.

- Они заключались в том, что нефть, уходящая из России, учитывалась примитивным способом. Требование таможни сегодня выполнено. Если сравните показатели нового узла учета в Польше и в Унече, то расхождений не обнаружите.

- Больше всего нефти - 15 миллионов тонн - получает через "Дружбу" Германия. Она заинтересована как потребитель, но есть и другой интерес. Российскую нефть перекачивают прибалтийские республики бывшего Союза, зарабатывая на том сотни миллионов долларов. Может ли в этой связи изменить ситуацию "Дружба"?

- Мы пробуем осуществить одно интересное предложение, заключающееся в том, чтобы интегрировать систему магистральных нефтепроводов "Дружба" в аналогичную европейскую систему. Конкретнее - подать нефть на Гданьск, откуда ее можно переправлять танкерами. Конечно, это расходуется с планами Латвии и Литвы.

Российские компании, и мы это уже ощутили, готовы наращивать объемы продаж нефти Западу. Не все из них надежны, но есть действительно перспективные компании - "Сургутнефтегаз", "ЛУКОЙЛ".

- Александр Иванович, хотелось бы в заключение задать пару вопросов иного плана. В Брянск вы переехали семь лет назад. Союз развалился, и двери в родную Белоруссию оказались полуприкрытыми. Брянск стал своим городом?

- Есть одна важная деталь. Когда "Дружбу" проектировали, то всю систему управления магистральными нефтепроводами намечали разместить именно в Брянске. Для этих целей построили здание на Московском проспекте, оснастили его связью. Попутно замечу, что была она еще примитивной. Сегодня используется телеуправление.

Так вот, когда Союз начал разваливаться, нужно было решать, в каком городе разместить управление магистральными нефтепроводами, чтобы система тоже не развалилась. Брянск был готов к этой роли. Приехал я сюда из Львова, где, кстати, почти десять лет назад меня избрали начальником управления. Помните, тогда правительство Рыжкова разрешило избирать себе руководителей? В Брянске чужаком себя не ощущаю.

- Тем не менее в местную политику не вмешиваетесь.

- С властями у нас добрые отношения, но в политику меня не тянет. Зачем браться за дело, которое не освоил? Двадцать семь лет занимаюсь тем, что по душе.

Беседовал Александр ФЕДОСОВ.

На снимке: А.И. Пейганович.

/ Брянский рабочий. – 1998. – 5 сентября. – С.1,2./.

Так создавалась «Дружба»

18 декабря 1959 года правительства пяти дружественных государств - СССР, ЧССР, ВНР, ГДР и ПНР подписали соглашение о совместном строительстве нефтепровода и поставках нефти из Советского Союза в Чехословакию, Венгрию, Польшу и Восточную Германию.

Это была новая веха в послевоенной истории и развитии экономического сотрудничества между государствами.

Развернулась громадная по своим масштабам и значению стройка. На трассе, протянувшейся от Татарии и берегов Волги до границ с Польшей и Чехословакией, трудились тысячи строителей разных национальностей, строились участки нефтепровода и нефтеперекачивающие станции.

Проектирование и строительство нефтяной магистрали велось одновременно. На стройку бесперебойно поставлялись трубы большого диаметра с уральских заводов и Польши, автоматика - из Венгрии, насосное оборудование - из Германии и с Украины, запорная арматура - из Чехословакии. Это была стройка дружбы народов.

Слаженный труд позволил уже 6 февраля 1962 года принять в резервуары чехословацкой нефтеперекачивающей станции Будковце первые тонны нефти. Было положено начало рабочей биографии нефтепровода, заслуженно названного емким и гордым именем "Дружба".

Сегодня трасса нефтепровода, пересекая Волгу, Оку, Днепр, Сож, Припять, Днестр, Вислу, Одер, Дунай, пересекая Полесские болота и горы Карпаты, сотни малых водных

преград, 122 железные Дороги и свыше 400 автомобильных дорог на территории России, Белоруссии, Украины, Литвы и Латвии, продолжает свой путь по территории Польши и Германии, Венгрии и Словакии, Чехии.

ВЕХИ

10 декабря начато строительство трассы нефтепровода от города Броды до Государственной границы СССР.

13 октября 1961 года завершены линейно-трассовые работы на участке магистрали от города Броды до города Ужгорода (граница СССР).

В ноябре 1961 года при Львовской дирекции строящихся нефте- и газопроводов создана группа в составе 15 человек по эксплуатации строящегося нефтепровода.

12 декабря 1961 года создано Львовское управление нефтепровода "Дружба" с подчинением тресту "Союзгаз" Министерства газовой промышленности СССР. Первым начальником управления стал Витольд Рудольфович Райе.

19 декабря 1961 года на подстанцию НПС Броды было принято напряжение на силовой трансформатор от энергосистемы "Львовэнерго".

25 декабря 1961 года нефтеперекачивающая станция Броды приняла в свои резервуары нефть из первого железнодорожного состава для дальнейшей транспортировки ее в ЧССР.

12 января 1962 года включен в работу подпорный агрегат на НПС Броды для вытеснения воды из трубопровода на участке Броды — Ужгород. Затем были включены магистральные насосы.

28 января 1962 года включена в работу 2-я на нефтепроводе НПС Козева (Карпаты), впоследствии эта НПС, стоящая на отметке 648 метров от уровня моря, была переименована в НПС Карпаты.

5 февраля 1962 года с нефтью вышли на границу с Чехословакией.

6 февраля 1962 года первые тонны советской нефти поступили в резервуары чехословацкой НПС Будковце. Это было начало рабочей биографии нефтепровода "Дружба" по перекачке нефти странам СЭВ.

12 сентября 1962 года нефть с "Дружбы" поступила в Венгрию.

12 июня 1963 года была введена в эксплуатацию НПС Жулино, что увеличило пропускную способность участка Броды - Ужгород на 10%.

5 октября 1963 года закончено строительство нефтепроводов Мозырь - Броды, Мозырь - Брест.

Нефтепровод "Дружба" за время своего существования и с момента ввода в эксплуатацию (12 января 1962 года) прошел большой путь развития.

Уже само строительство с конца нефтепровода - участка Броды - Будковце - позволило начать перекачку нефти уже в 1962 году в НПС Броды, куда нефть поступала ж.-д. составами из Татарии.

Перекачка через Карпатские горы по сравнению с железнодорожным транспортом была в 5 - 6 раз дешевле.

7 ноября 1963 года нефть поступила в резервуары приемного пункта Адамова Застава (Польша).

19 декабря 1963 года нефть "Дружбы" поступила в Германскую Демократическую Республику, г.Шведт.

30 марта 1964 года введена в эксплуатацию насосная N 2 НПС Михалки.

13 мая 1964 года образовано Мичуринское управление "Дружбы", Несколько раньше было образовано Куйбышевское управление.

В первой половине 1964 года принят в эксплуатацию нефтепровод "Дружба-1" на участке Куйбышев - Мичуринск, 10 сентября 1964 года принят последний участок нефтепровода от Мичуринска до Унечи. Строительство первой очереди магистрали было завершено.

26 сентября 1964 года введена в эксплуатацию головная НПС Лопатино, 15 октября 1964 года - головная НПС Никольское, 25 октября 1964 года - НПС Кузнецк.

Сначала удалось вытеснить опрессовочную воду из трубопровода диаметром 1020 мм, сброс ее производился в подключенные резервуары на НС Стальной Конь. И только после многих мероприятий удалось сдвинуть смесь воды и нефти в трубопроводе и затем сбросить ее в резервуары продуктопровода Стальной Конь. Ввод в эксплуатацию НПС Кузнецк дал возможность увеличить производительность нефтепровода.

В этот период становления "Дружбы" нелегкая доля досталась первому начальнику Львовского управления нефтепровода "Дружба" В. Райсу. Приходилось ездить и просто приглашать специалистов-нефтяников из Татарии, с Кавказа и из других регионов СССР. Это был молодой, жизнерадостный специалист, имевший опыт работы на трубопроводах Татарин и Пермской области.

Вместе с основными специалистами управления он принимает решение взять под свое начало весь нефтепровод "Дружба" - от Альметьевска до Лопатина и западных границ.

Райс вынужден был вступить в конфликт с замминистра газовой промышленности Сорокиным. Спорили по поводу того, можно ли беспредельно поднимать давление на "звездном насосе" (насос с электродвигателем был установлен под открытым небом) при вытеснении водно-нефтяной смеси из трубопровода. Разрыв труб привел к загрязнению рыбных прудов в Пензенской области. Раиса с должности сняли.

Вторым начальником нефтепровода "Дружба" был Петр Павлович Беянинов. На нефтепровод "Дружба" он пришел в начале 1965 года.

1964 год. Нефтепровод "Дружба", первая очередь которого строилась Министерством газовой промышленности СССР, был введен в эксплуатацию и остался там же, но с подчинением тресту "Союзгаз", управляющим которого был Николай Васильевич Грозов.

В 1964 году строительство трубопровода от Татарии (г.Альметьевск) до г.Куйбышева и далее до западных границ СССР было завершено. На южном плече сдаточный пункт был и остается в Будковце (Словакия). На северном плече - Адамовой Заставе (Польше). Со временем венгры пожелали иметь самостоятельную трубу с территории СССР, и с 308-го километра участка Броды - Будковце трубопровод ушел через пограничную реку Тису в ВНР на сдаточный пункт Фенешлитке.

В 1964 году создано управление нефтепровода "Дружба" (г. Львов), в состав которого входили все нефтепроводы, проходящие в пяти республиках - РСФСР, Украина, Белоруссия, Латвия, Литва, или в пятнадцати областях Союза.

В самом центре Москвы, по соседству с многоэтажной гостиницей "Россия", находилось диспетчерское управление крупнейшей нефтяной артерии мира протяженностью свыше пять тысяч километров (первая очередь). Отсюда поддерживалась оперативная круглосуточная связь со сложнейшими пунктами магистрали.

Первым начальником диспетчерского управления с 1964 года была Елизавета Филипповна Болталиня, которую журнал "Огонек" назвал "королевой нефтяных рек".

По нормам на нефтепроводе должно было быть 13 районных управлений. В действительности было организовано только пять - Куйбышевское, Мичуринское, Гомельское, Ровенское и Новополоцкое. Это позволило держать оптимальное количество управленческого персонала. Были централизованы ремонтная база и участки обслуживания.

30 октября 1964 года введена в эксплуатацию насосная станция № 1 НПС Михалки.

4 ноября 1964 года - слив последнего состава с нефтью на станции Броды. Вся нефть от Волги до Карпат и Бреста пошла по нефтепроводам.

23 ноября 1964 года образовано Гомельское управление нефтепровода "Дружба".

30 декабря 1964 года введена в эксплуатацию НПС Пинск.

29 апреля 1965 года в нефтепровод "Дружба" введена нефть Белоруссии с первого Речицкого промысла.

28 июня 1965 года введена в эксплуатацию НПС Бобовичи.

15 января 1965 года введена в эксплуатацию НПС Кобрин.

29 июня 1967 года введена в эксплуатацию НПС Туров.

16 марта 1968 года первые тонны нефти по нефтепроводу "Дружба" поступили в порт Вентспилс для отгрузки на экспорт.

28 июля 1968 года введена в эксплуатацию НПС Защебье.

28 сентября 1968 года вступила в строй НПС Полоцк. Образовано Новополоцкое управление нефтепровода "Дружба".

В 1965—1968 годах были построены и введены в эксплуатацию НПС Лубна, Становая, Верховье, Аксинино, Десна.

В 1965 - 1968 годах на участке Лопатино - Никольское были введены промежуточные нефтеперекачивающие станции Красноселки, Сызрань, Клин, Кижеватово, Ростовка, Соседка, Малиновка.

19 апреля 1969 года начато строительство 2-й очереди трубопровода "Дружба". Завершено оно в 1974 году.

11 апреля 1971 года коллектив награжден орденом Трудового Красного Знамени.

25 августа 1971 года "Дружбе" присвоено звание "Коллектив коммунистического труда".

В 1965 году на нефтепроводе начали внедрять телемеханику. Затем были рекордные темпы строительства 2-й очереди, награждение орденом Октябрьской Революции.

После окончания ввода в эксплуатацию линейной части трубопровода идет строительство нефтеперекачивающих станций, в особенности тех, с вводом которых производительность нефтепровода возросла на 10 - 12%. Это головная НПС Самара, затем Губино, Клин, Кузнецк, Соседка, Никольское, Становая, Новоселово, Высокое, Новозыбков. В 1975 году требовался обязательный ввод НПС Самара с резервуарным парком.

Строители забили тревогу: нет квалифицированных специалистов. И вот прибыла группа - Пристай Л.В., Андреев А.А., Дикмаров В.Ф., Лизунов В.А., Обыденный А.А., Чербуленас О.И. А в результате большой работы в августе 1975 года НПС была введена в эксплуатацию.

20 декабря 1977 года на участке Мозырь - Броды - Ужгород введена первая отечественная АСУ нефтепроводного транспорта, которая 25 декабря 1981 года была удостоена Государственной премии Украины в области науки и техники. Нефтепровод "Дружба", как единый технологический организм, надежно функционирует, модернизируется и внедряет все новое и передовое, что есть в трубопроводном транспорте лучших компаний мира.

Вторая нитка нефтепровода почти повторила первую, если судить только по схеме ее прокладки, а вот по производительности (она мощнее в 1,5 раза), техническому уров-

ню, срокам строительства отличается существенно. К тому же ее сооружение велось в условиях действующего производства. Тут особенно не развернешься. Стоит ошибиться экскаваторщику или машинисту трубоукладчика - беды не миновать: работающая труба под давлением. Нефтепровод "Дружба" уже долгое время своего рода испытательный полигон.

На "Дружбе" с первых шагов становления коллектива привыкли считать: новая техника и технология - хлопоты основные. Взялись за изготовление собственными силами торцовых уплотнений с резиновыми износостойкими кольцами для магистральных насосов и очистных устройств на базе гибких резиновых и полиуретановых манжет.

Телемеханика, АСУ, ТП - первые в подотрасли.

На нефтепроводе долгие годы был самый лучший в подотрасли показатель себестоимости транспортировки нефти.

Что примечательно - все пусконаладочные работы выполнялись собственными силами, несмотря на то, что установлено много импортного оборудования.

В 1989 году начато строительство нефтепровода Холмогоры - Клин, в 1990 году нефтепровод "Дружба" был соединен с Пермским месторождением, и сибирская нефть поступила кратчайшим путем в систему нефтепроводов.

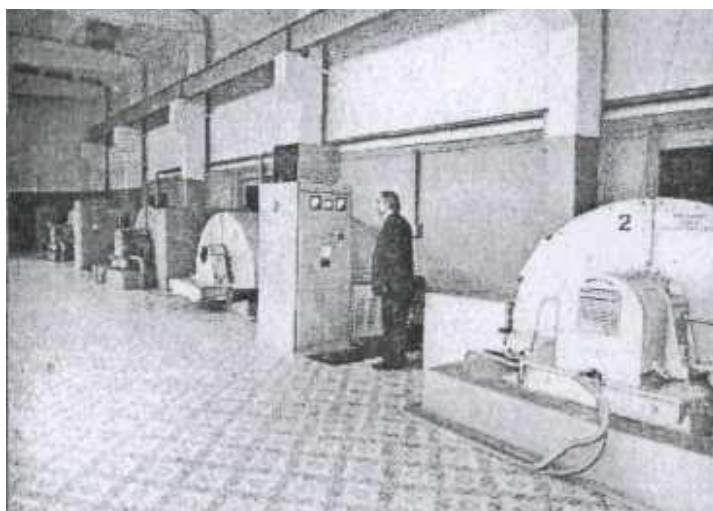
/ Брянский рабочий. – 1998. – 5 сентября. – С.3./.

ЗОЛОТАЯ ЖИЛА «УНЕЧИ»



Производственно-диспетчерская станция "Унеча" — самая крупная в Брянском управлении ОАО "Магистральные нефтепроводы "Дружба" и одна из крупнейших в России. Она находится на рубеже страны и перекачивает черное

золото по нефтепроводам "Дружба-1" и "Дружба-2" сначала в Белоруссию, а оттуда в страны дальнего зарубежья. Основные задачи станции: обеспечение бесперебойного приема, хранения и перекачки нефти на основе правильной эксплуатации оборудования, резервного парка и закрепленного участка линейной части нефтепровода. Уже около тридцати шести лет здешние специалисты успешно с этим справляются. Работа идет круглосуточно, без выходных и перекуров.



При въезде на территорию станции я невольно опешил, ибо открывшийся производственный пейзаж никак не совпадал с воображаемым мною. Сразу за воротами красовались ухоженные цветочные клумбы, выложенные плиткой пешеходные дорожки

буквально блестели, а вдоль хозяйственных построек тянулся яблоневый сад. Нигде ни соринки, и даже попытки обнаружить хоть одно нефтяное пятнышко оказались тщетными.



Как человеку, посетившему немало брянских предприятий, увиденное показалось мне отголоском какой-то иной, не нашей жизни. И невольно возникла добрая зависть ко всем тем, кому выпало счастье работать в этих стенах.

Моим первым собеседником стал начальник станции "Унеча" Александр Николаевич Савин.

— Наша станция необычная, — начал он. — Во-первых, она самая молодая в Брянском управлении АО "МН "Дружба". Средний возраст работающих — около сорока лет. Почти вся молодежь обучается за счет головного предприятия, что вселяет уверенность в достойном будущем. Во-вторых, мы являемся конечным пунктом отправки нефти за рубеж, а это накладывает дополнительные обязанности. Для четкого качественного контроля работает современная химлаборатория с лучшими отечественными и импортными приборами. Узлы учета нефти оснащены высокоэффективным американским оборудованием. Все насосные станции автоматизированы, и потребность в обслуживающем персонале минимальная. Гигантский комплекс обслуживают 180 человек, значительная часть которых трудится на трассе.

— Какими производственными достижениями можете блеснуть в преддверии профессионального праздника?

— К сожалению, всех данных огласить не могу. Скажу только, что в нынешнем году отгрузка нефти увеличилась на 5 — 7 процентов. И возросшие темпы накладывают дополнительную ответственность.

— А как с молоком за вредность?

— Думаю, обижаться пока грешно. Зарплату выплачиваем своевременно, а средний ее размер превышает тысячу рублей. Ежегодно все акционеры получают



дивиденды. Очереди на жилье нет. Кроме того, для улучшения жилищных условий продолжаем строить индивидуальные коттеджи. Хочу подчеркнуть, что все строительные работы выполняются из материалов комбината "Строма" — дочернего предприятия АО "МН "Дружба".

Что касается молока за вредность, то здесь вы попали в самую точку... А кроме того, все работники имеют возможность приобрести недорогое мясо и колбасные изделия, которые производит мясокомбинат "Модуль" — до недавнего времени дочернее предприятие АО "МН "Дружба"...

— **Создается впечатление, что вы напрочь лишены проблем...**

— Вовсе нет. Сейчас, например, предстоит заменить морально устаревшее оборудование, которого на станции еще много. Необходим также капитальный ремонт резервуаров и насосных станций. Придётся немало потратиться на новое оборудование, обучение специалистов... Однако некоторыми нашими приобретениями можно гордиться.

Одним из таких является диспетчерский пункт станции "Унеча" — электронное сердце всего комплекса. От того, с какой частотой оно бьется, зависит уровень нефти в резервуарах и, конечно, бесперебойная подача ее в трубопроводы. Здесь ошибки быть не должно, а потому все технологические процессы контролируют специальные компьютерные программы. Одного нажатия кнопки достаточно, чтобы на экране монитора появились данные о количестве нефти, давлении в трубопроводе. Но так было не всегда.

— Раньше приходилось самим забираться на резервуары и смотреть взливы нефти, — рассказывает ветеран станции "Унеча", диспетчер Раиса Михайловна



Рождественская. — Хотя обучение компьютерным премудростям тоже далось нелегко. Но сейчас мы работаем с полной уверенностью, что даже в случае непредвиденной опасности сумеем контролировать ситуацию...

В канун нынешнего профессионального праздника сразу несколько работников станции удостоились высоких наград. Мастеру электротехнической службы Станиславу Сергеевичу Зябловскому присвоено звание "Почетный энергетик Российской Федерации".

Водителю аварийной службы Петру Николаевичу Полоннику вручили почетную грамоту "Минтопэнерго". Аналогичной награды удостоен слесарь Петр Николаевич Гавриченко. Знак "Почетный нефтяник" получил начальник службы автоматики и телемеханики

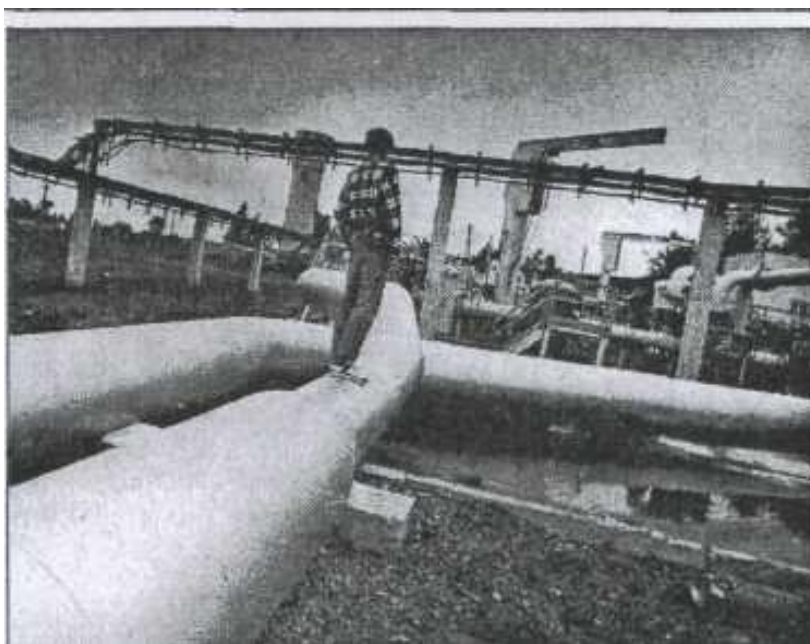


Михаил Иванович Марченко. А Владимир Иванович Гречижа заработал за многолетний труд почетную грамоту АК "Транснефть" плюс двадцать минимальных окладов.

Известна Унеча и своими династиями. Вот уже на протяжении двух поколений

работают здесь семейства Гречижи, Обычных, Кабановых, Пуцко, приумножая заслуги предков.

Прибыльная работа унечских нефтяников позволяет оказывать солидную благотворительную помощь. Немало сделано за последние годы для Высокской средней школы,



местной церкви. Существенную подпитку получает и районный бюджет, ведь в отличие от остальных нефтяники рассчитываются "живыми" деньгами.

Пожалуй, рассказ о станции был бы неполным, не скажи мы об объекте, расположенном по соседству. Это уже упомянутый мясокомбинат "Модуль". Став независимым, он, однако, не оборвал, а, напротив, упрочил связи с бывшими шефами. Новейшее австрийское оборудование, установленное в здешних стенах, позволяет производить колбасные изделия, не имеющие аналогов в области.

Достаточно сказать, что в 1995 году на конкурсе, организованном областной госторгинспекцией, продукция мясокомбината была признана лучшей. Видимо, решающую роль в определении вкусов строгого жюри сыграли специи и добавки, используемые для приготовления колбас. По словам директора "Модуля" Сергея Ивановича Фещукова, от заказчиков сегодня нет отбоя. Но большую часть продукции мясокомбинат по традиции поставляет нефтяникам.

...Знакомство с работой станции "Унеча" обрадовало и огорчило одновременно. Наряду с чувством гордости за нефтяников было обидно, что так мало сейчас подобных коллективов.

Вячеслав Федоткин.

На снимках: начальник станции "Унеча" А.Н. Савин; всеми производственными процессами управляет автоматика; лаборант Л.В. Гречиха; водитель аварийно-технической службы П.Н. Полонник; мастер электротехнической службы С.С. Зябловский; американские узлы учета нефти; директор мясокомбината "Модуль" С.И. Фещуков.

Фото Евгения Дубовцева.

/ Брянский рабочий. – 1998. – 5 сентября. – С.3./.

Хранители нефтяной подземки

Была в конце девяностых годов служба на ЛПДС «Унеча», которая всегда находилась на полувоенном положении: при особом случае она должна собраться за один час и выехать на место аварии. В выходной день по регламенту ей отводится два

часа на такие сборы в любое время суток, в любое время года, при любой ненастной погоде, мороз ли на улице, дождь ли проливной. Иначе нельзя. Последствия аварии могут быть большим бедствием материальным, экологическим и каким угодно, если где-то прорвало трубопровод и из него фонтаном бьет нефть.

Конечно же, электронные приборы мгновенно отключат насосы, немедленно упадет давление в трубе, которая пролегает по большим неровностям, и нефть может вытекать на подъемах и спусках. Специалисты рассчитали буквально для каждого километра вероятное количество утечки горючего при разрыве трубы.

Не только для ликвидации аварий предназначена эта служба. А называется она — опорный аварийно-восстановительный пункт. И возглавлял его тогда Евгений Степанович Курченко, работавший до этого мастером в этой службе. Я знаком с ним давно, когда он еще работал в колхозе «Дружба» главным инженером, а потом председателем исполкома Высокского сельсовета. Около десяти лет он работал на перекачке.

Евгений Степанович с увлечением рассказывает о деятельности своей службы, стараясь не упустить ни одной мелочи в запрограммированной последовательности действий при случившихся авариях, с теплотой говорит о людях. По своей журналистской практике сразу прошу назвать лучших из них, кто заражает своим энтузиазмом коллектив, его ведущий.

— А у нас все должны быть хорошие, — улыбаясь говорит Курченко, — здоровые, смелые, решительные, имеющие несколько специальностей. Без взаимозаменяемости у нас нельзя. За службой закреплена сложнейшая техника, и ее надо использовать высокопроизводительно при ликвидации аварий.

В аварийно-восстановительном пункте работало 27 специалистов. Как выразился Курченко, здесь должны быть все здоровые, сильные. Оно так и есть. И выделять кого-то особо он не стал. Привел только на примере некоторых работников, как важно здесь иметь несколько специальностей. Вот, к примеру, трубопроводчик линейный Василий Викторович Романенко родился в Высоком, уже 19 лет работает на нефтеперекачке, имеет водительское удостоверение второго класса, получил допуск на право

эксплуатации двух передвижных аварийных электростанций. Сейчас работает на них. Имеет среднее специальное образование. С таким образованием в службе работает семь специалистов. Но на ежегодной аттестации работников службы возникают такие вопросы, что иногда и таких людей* ставят в затруднительное положение.

Только технически грамотные люди могут эксплуатировать технику, что закреплена за службой. Федос Петрович Шавва работает на перекачке со дня пуска ее в эксплуатацию, с 5 октября 1964 года. За ним закреплён бульдозер на базе Т-130, тягач аварийный и трубоукладчик. Техника всегда в исправном состоянии. Также имеет среднее образование.

А вот Сергею Федоровичу Шклярову, газосварщику шестого разряда, приходится сдавать экзамен в Брянске два раза в год. И принимает этот экзамен ни какая-то там комиссия, а специальная аппаратура путем просвечивания наложенного им шва после электросварки. И всегда автоматика ставит ему оценку отлично. Поэтому Сергею Шклярову разрешено работать с личным клеймом, что значит: применяйте его сваренные стыки с доверием — качество отличное.

Аварийно-восстановительная служба все время пополняется новой техникой, новым оборудованием. Раньше, чтобы разрезать трубу, ждали специалистов из Брянска со специальным оборудованием. Сейчас этот процесс освоили сами. Приобрели два трубореза германской фирмы «Файн». Успешно с этой работой справляется Николай Михайлович Прудников — машинист насосной установки, имеющий среднее специальное образование. Подменить он может и других специалистов.

В начале 1997 года поступила в гараж нефтеперекачки, прямо скажем, чудо-техника — экскаватор чехословацкого производства УДС-114. Надо тебе глубже канава — пожалуйста: стрела удлинена — копай! А вот тут неровное место, скажем, на откосе в несколько градусов, где ничего не сделать обычным экскаватором. Тоже можно копать. Лапы «Татры» УДС снабжены гидравликой и могут обеспечивать работу экскаватора на любой неровности. Пополнился гараж перекачки и новеньким автобусом ПАЗ, а также бульдозером Б-170.

Начальник опорного аварийно-восстановительного пункта не без гордости показывал мне всю технику, что закреплена за службой. Она хранится не только в гараже, но и на территории двора. К нам присоединился высокого роста, крепкого телосложения молодой мужчина.

— Знакомьтесь, наш мастер Алексей Иванович Кожушный, — говорит Курченко, — мой заместитель.

В углу двора стоят три запасных задвижки, поражающие своей величиной. Если стать на эту махину, то можно смотреть в окно второго этажа.

— Это задвижка малого сечения трубы, — заметил мое удивление большими размерами этого изделия, перекрывающего течение подземной реки под большим давлением. — Другая труба в полтора раза больше в диаметре, значит, и задвижка посolidнее.

За службой аварийно-восстановительного пункта закреплено два участка нефтепроводов на протяжении 176 километров.

От станции перекачки до границы Костюковичского района Белоруссии ровно 70 километров. Две трубы на Полоцком направлении обслуживает на этом участке аварийно-восстановительная служба. И такие же две трубы «Дружба» II на Мозырском направлении пролегли в земле на 106 километров до Добрушского района Белорусской Республики.

Обслужены эти участки должны быть по всем требованиям содержания и эксплуатации нефтепроводов: ни одного кусточка на трассе, подъездные пути — к каждому километру трубы, дорожные знаки — на всех перекрестках трубопровода с линиями движения транспорта.

Центральная аварийно-ремонтная служба при Брянском управлении ведет плановые проверки содержания трубопроводов на закрепленных участках. От Брянска до Высокого следит за содержанием трассы нефтепроводов другая служба, другой нефтеперекачки. Но если случается беда на этом участке, то из Высокого всегда придут на помощь. Бывают случаи и обратной выручки в беде.

Отдел эксплуатации Брянского управления нефтепровода «Дружба» разрабатывает планы ремонта, врезок, учений. По плану Брянского объединения проводились учения в районе реки Десна по задержанию и сбору нефтепродуктов. Высоковские нефтяники ежемесячно проводят учебно-тренировочные занятия. Нужно до автоматизма отработать действия коллектива службы, чтобы во время экстремальных условий действовать наверняка, слаженно, быстро, результативно.

Евгений Курченко снял со стены своего кабинета плакат-схему оповещения специалистов службы на случай аварии на трассе нефтепровода. Сигнал о бедствии, поступивший из диспетчерской, сразу же дублируется оповестителями и доводится до каждого специалиста опорного аварийно-восстановительного пункта. Все знают до мелочей свои обязанности. Бульдозеры и другая малоподвижная техника грузится на трейлеры, заполняется питьевой водой емкость, в передвижную кухню-столовую загружаются продукты, прицепливаются к автомашинам две передвижные электростанции. Одним словом, в любом месте на трассе может действовать самостоятельно этот своеобразный технический пункт. Все работники аварийно-восстановительной службы обеспечены специальной одеждой, позволяющей действовать в экстремальных условиях, имея дело с нефтепродуктами. Предусмотрено бесплатное питание и выдача денежных средств на время этой своеобразной вынужденной командировки на обслуживаемые участки.

Начальник службы знакомит меня с различными оперативными планами, разработками, схемами, доказывая тем самым, что заранее все предусмотрено, рассчитано и на научной основе разработано до мелочей и тонкостей. Без науки здесь не обойтись. Только наука может дать рекомендации, в каких случаях применять те или другие материалы, чтобы, скажем, удалить нефтепродукты с водной поверхности, а также и из других участков.

В Карачевском районе действует служба безопасности, рассчитанная на оказание помощи на случай аварии и на участках, закрепленных за высоковскими нефтяниками. Служба снабжена контейнерами для нефтеулавливания, располагает материалами, так называемыми сорбентами, хорошо впитывающими нефть. Этот способ поглощения

нефти сорбентами впервые применен здесь, когда еще Россия была в составе СССР. И не уступает зарубежным образцам!

За любой техникой надо ухаживать, делать ей плановые осмотры, ремонты. Да и мало ли чего требует для себя техника. И вот это здание с высокими производственными потолками рассчитано на то, чтобы хранить технику и делать ей профилактические осмотры и ремонты. Оно так и названо — профилакторий для ремонта техники, вступившее в строй в 1995 году.

На одном краю этого здания — служебные помещения для обслуживающего персонала: кабинеты начальников служб, медпункт, бытовки, душевые, комната отдыха.

Сейчас мы беседуем с начальником технологического транспорта и специальной техники Иваном Петровичем Волковым. Встречался я с ним и раньше, когда в начале восьмидесятых годов он работал главным инженером в совхозе «Аленовский», а потом председателем колхоза «Мирный», что в Рохманове. И вот сейчас он возглавляет на нефтеперекачке важную службу, которая сокращенно именуется ТТ и СТ.

На столе в кабинете начальника множество бумаг. Какие-то из них Иван Петрович подписывает, другие откладывает в сторону. Зашедший в кабинет посетитель сказал, что машину не зарегистрировали. Нужны старые номера и еще дополнительные документы. Вижу, что это сообщение огорчило Волкова. На минуту он задумался.

— Больше всего времени отнимают вот эти бумаги, — досадно вздохнул Волков, как бы жалуясь на строгое соблюдение разных формальностей при оформлении документов.

А здесь все строго и точно. Нужно заготовить путевки на каждый вид техники на случай аварии; отправляя машину в дальние края нужно обеспечить водителя специальным пропуском на право проезда не только по регионам России, но и стран СНГ. Каждый водитель проходит медицинский осмотр здесь же, на втором этаже, до выезда из гаража и по его возвращению.

Главная задача службы, которую возглавляет Волков, — поддержание технических средств в исправном состоянии. Сейчас он знакомит меня с оборудованием мастерской, где занято на ремонте и обслуживании техники 18 специалистов разных профессий.

Здесь электрик, моторист, аккумуляторщик, а также слесари, токари и люди других специальностей. В мастерской могут произвести капитальный ремонт любого двигателя: от легкового автомобиля до трактора Т-130.

Капитальным и текущим ремонтом двигателей в 1997 году занимался моторист Анатолий Ильич Шавва. В народе обычно говорят, когда дают оценку труду и заслугам человека: «У него же золотые руки!» Такую оценку дают и труду Анатолия Ильича. Чтобы отремонтировать двигатели любых марок, надо хорошо знать их устройство. Немало времени пришлось потратить мотористу, копаясь в технической литературе и перелистывая различные справочники и инструкции. Иногда приходилось и самому реставрировать или изготавливать нужные для ремонта детали.

Осматривая технику в гараже, я заметил нарисованные на кабине длинномера КамАЗа три белые звездочки. Спросил у Волкова, что это означает?

— На КамАЗе — 54—10 работает заботливый хозяин, водитель Петр Александрович Ляхов, — рассказывает начальник службы. — Где он только ни побывал на своей машине, доставляя грузы в разные уголки России, а то и за рубеж. Намотал на спидометре 300 тысяч километров без капитального ремонта. Вот и нарисовали на кабине его машины три звезды.

Не один здесь такой заботливый хозяин, как Ляхов. Волков называет фамилии и других водителей. Взять того же Николая Романовича Гришечко. Это старейший водитель с большим производственным стажем. А как иногда отзываются о таких людях: «Это старой закалки работник, добросовестный, исполнительный». Тепло отзывались здесь и о Александре Даниловиче Зубореве. Он хорошо знает технику, добросовестно обслуживает ее, умело эксплуатирует. Конечно, состояние техники в большинстве своем во многом зависит от водителя. Но и не последняя роль здесь и ремонтников, как их называют, лекарей автотранспортного парка.

Часто обращаются за помощью к слесарю по ремонту автомобилей Виктору Александровичу Банному. Это знающий человек, хорошо разбирающийся в любой автомашине. Он поможет шоферу определить неисправность, чтобы шофер, как в шутку иногда говорят в народе, не искал потерявшейся искры в переднем колесе. Не только

посоветовать, как устранить неисправность, может Банный, но и отремонтировать машину. На это он и поставлен сюда. Хороший специалист, порядочный человек, исполнительный работник. Так отзываются о нем в ремонтной мастерской.

Как говорят, ремонт ремонту — разница. Бывает так, что специалистам днями приходится возиться с автомашиной или трактором, чтобы вернуть его в строй. А всего в 1997 году было 40 единиц техники на обслуживании ремонтной мастерской.

Прямо рядом с гаражами три топливозаправочных колонки. Ремонтники смонтировали над ними козырьки, чтобы при заправке во время дождя не попадала влага в горючее, а водители понимают, чем это грозит. В плане коллектива тогда стояло строительство мойки, где под высоким давлением водой можно смывать любые грязные пятна с корпуса любой машины.

Так живут и работают хранители нефтяной подземки. Когда я был у них, опорный аварийно-восстановительный пункт готовился к плановым учениям. Александр Васильевич Суворов любил напоминать своим солдатам: «Тяжело в учении — легко в бою». Это изречение можно применить и к аварийно-восстановительной службе нефтеперекачивающей станции. Ведь все нормы сборов по сигналу прибытия на место происшествия, как и у военных. А как-то по сигналу им пришлось выехать на место аварии в Навлю. И там пришлось ликвидировать утечку нефти при рабочей трубе. Это не их участок. Они помогали соседям ликвидировать аварию.

Задача этой службы не только выезжать на происшествия, но и заниматься ремонтом нефтепровода. Только за один зимний месяц 1997 года на станции было две остановки насосных, чтобы провести плановую смену задвижек. А здесь, как известно, — работа круглосуточная, срочная, чтобы не выйти из графика перекачки нефти.

/ Бовтунов, А.Т. Нефтяная подземка / А.Т. Бовтунов. —

Клинцы, 2002. — С.73 – 79./

История пишется сегодня

(XXI век)

Величие «Дружбы» - в людях



Генеральный директор ОАО
«Магистральные нефтепрово-
ды «Дружба» А. И. Пейганович.

Без малого сорок лет служит людям самый мощный в мире магистральный нефтепровод с символическим названием "Дружба ". И до сих пор трасса нефтепровода, протяженность которого в двухниточном исчислении около восьми тысяч километров, поражает воображение своим величием: магистраль пролегла по дну Волги,

Оки, Припяти, Днепра, Днестра, Дуная и сотен малых рек, она пересекла Полесские болота, Карпатские горы, сотни автомобильных и железных дорог.

Сегодня в состав открытого акционерного общества "Магистральные



нефтепроводы "Дружба" входит три управления - Куйбышевское, Мичуринское и Брянское, которые обслуживают 34 насосные станции, в том числе четыре головные - "Лопатино", "Клин", "Никольское", "Унеча", резервуарный парк, вмещающий

полтора миллиона кубометров нефти. В составе акционерного общества также специализированное управление по предупреждению аварий (СУ ПРАВ), пять сдаточных пунктов и четыре дочерних предприятия - комбинат стройматериалов,

маслосырзавод, мясоперерабатывающие комбинаты. В оперативном управлении находятся приемо-сдаточные пункты в Польше (Адамова Застава), Словакии и Чехии (Будковце), Венгрии (Фенешлитке).

Геополитические изменения последнего десятилетия породили немало проблем в связях с партнерами в странах ближнего и дальнего зарубежья. Есть проблемы в части пропускной способности магистрали в Беларуси. Конкретно это участок Мозырь - Адамова Застава (Польша). Участки магистрали Российской Федерации пока имеют резерв по производительности.

Вторая проблема, в целом уже для РФ, в части завышенного тарифа на перекачку нефти по странам Балтии и Украине. Последние чрезмерно завышают тариф по перекачке по их территориям в сравнении с российскими участками. Так, если долларовая составляющая по России 0,48 доллара за тонну, то на Украине - до 5, а в странах Балтии до 7,5.

Это уже проблема России, и акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть», надо полагать, будет продолжать искать и строить обходные пути по транспортировке нефти на Приморск (Финский залив) в обход Литвы и Латвии через Кириши и за счет обхода территории Украины со строительством нового трубопровода длиной 300 километров.



Общая протяженность именно наших магистральных нефтепроводов диаметрами 720 и 1220 мм составляет более 3,7 тыс. км. По ним подается только высококачественная экспортная смесь нефти, соответствующая требованиям. "Дружбинская" нефть вполне конкурентоспособна на мировом рынке. Ежегодный грузооборот составляет около 70 миллиардов т/км.

Много это или мало? К сожалению, это только шестьдесят процентов от проектной мощности. В 1989 году, к примеру, мы перекачали по трубам всей "Дружбы" 155

миллионов тонн нефти. Нынче другие времена, иные возможности: запасы нефти тают, спрос и цены на нефть определяет грузооборот, да и у нас проблем прибавляется. Ведь труба пролежала в агрессивной среде более 35 лет. Металл ржавеет, расслаивается. Это заставило нас еще семь лет назад всерьез заняться внутритрубной диагностикой с использованием приборов - профилемера "Калипер" и дефектоскопов "Ультраскан" и "Магноскан". Обследовали уже около семи тысяч километров. Полностью завершим дефектоскопию в 2000 году. Устраняются дефекты методами монтажа маслonaполненных муфт, галтельных хомутов, приварки заплат, заправки каверн и заменой участков. В сезон восстановительных работ многие участки магистрали похожи на гигантский муравейник - сотни бригад ремонтируют трассу, монтируют узлы автоматического перекрытия трубопроводов, камеры пуска, приема диагностических снарядов и скребков, возводят защитные сооружения вдоль магистрали, восстанавливают проезды, приводят в порядок плотины, убирают кустовье. Наиболее опасные в экологическом отношении участки нефтепроводов - переходы через реки, ручьи, овраги, автомобильные и железные дороги, а также участки, подлежащие капитальному ремонту с заменой изоляции, - обследуются методом акустической эмиссии с привлечением специалистов. Для снижения объемов разлива нефти при возможных повреждениях трубопроводов в опасных местах, в том числе в местах подводных



переходов, смонтированы узлы автоматического перекрытия трубопроводов. Периодически 24 тысячи километров нефтепроводов в год очищаются от отложений парафина и воды специальными устройствами.

Нашими специалистами предпринимаются немалые

усилия по восстановлению несущей способности трубопровода. Выполняем большие объемы работ по капитальному ремонту магистрали без замены трубопровода. Последние три года усиленно организуем работы по строительству новых трубопроводов, особенно вблизи больших городов, в целях обеспечения большей безопасности последних. Seriously занимаемся водными переходами. Уже введены два участка длиной 77 и 73 км трубопровода диаметром 720 мм. Третий участок длиной 77 км вскоре вступит в строй.

Если же оглянуться назад и проанализировать содеянное на нефтепроводе "Дружба", то видно, что при проектировании и строительстве были выбраны удачные



инженерные решения, применены великолепные технологии. Резервуарные парки, построенные 35 лет назад, до сих пор исправно служат. Трубопроводы действуют с очень большой надежностью. За это время мы воспитали настоящих трубопроводчиков, которые,

не жалея ни сил, ни здоровья, постоянно надежно организуют эксплуатацию этого уникального сооружения. На сегодняшний день трубопровод полностью дистанционно управляется с центрального диспетчерского пункта.

И работаем мы не ради славы, не для каких-то отчетов. Ведь страшно себе представить, если случится прорыв трубы где-нибудь у реки. Это же катастрофа... Потому с особой тщательностью работаем на опасных в экологическом отношении участках нефтепроводов — переходы через реки, ручьи, овраги, железные и автомобильные дороги. К примеру, прошлым летом прибор диагностики обнаружил дефект с 50-процентной потерей металла трубы при 12-миллиметровой толщине ее под автодорогой Самара — Москва на 129-м километре нефтепровода "Дружба-II". Это, по

сути, на самом берегу Волги. 90 часов около ста высококлассных специалистов самых разных профессий трудились над устранением дефекта и успешно справились с задачей, не останавливая ни перекачку нефти, ни движение транспорта по автомагистрали.

Известно, что по "Дружбе" нефть идет за рубеж. Поэтому, как и с любым экспортным товаром, на границе возникают проблемы. И они у нас прежде были: долго не удавалось уладить разногласия с таможней, поскольку нефть, уходящая из России, учитывалась недостаточно точно. Пошли на затраты и требование таможни выполнили, смонтировали новый узел учета, по точности не уступающий зарубежным аналогам. Не случайно минувшим летом на нашей базе акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть» провела совет главных инженеров магистральных нефтепроводов, своих дочерних предприятий и совещание представителей нефтяного транспорта России, Украины, Беларуси, Латвии и Литвы с участием представителей энергетической таможни России. Участвовавшие в работе совета и совещания вице-президенты компании по транспорту нефти АК «Транснефть» Юрий Лисин и Олег Гордеев отмечали, что "Дружба" стабильно работает, традиционно отличается в вопросах освоения и внедрения новой техники и технологий самого широкого спектра применения. Совсем недавно проверяющая нас комиссия АК «Транснефть» отметила удовлетворительную работу ОАО "МН "Дружба". Результат ее работы говорит о том, что нам есть еще над чем потрудиться в плане обеспечения надежности и безопасности нефтепровода "Дружба".

Особо хочу подчеркнуть, что величие "Дружбы" — в людях. И забота о человеке на первом месте. Мы всегда уделяли и будем уделять должное внимание решению социальных вопросов, поскольку от этого в немалой степени зависит успех всего производства. Ведь мы не достигли бы того, что имеем сегодня, без слаженной и самоотверженной работы всего коллектива, без постоянной учебы и использования новейших технологий. Люди магистрали — наше главное достояние и залог дальнейших успехов. Достаточно сказать, что около 600 специалистов за добросовестный труд отмечены правительственными наградами СССР и стран содружества. Нынче в цен-

тральном офисе "Дружбы" мы открыли галерею славы, объединенную емким лозунгом "Присягнувшие магистрали". В ней около ста художественных фотопортретов наших лучших нефтетрубопроводчиков, отдавших работе на трассах нефтепровода 30 и более лет. Среди них Н.Г. Сухарев, А.В. Адианов, А.С. Гущин, В.И. Скорняков, В.П. Удалов, А.А. Паневич, П.Е. Дубинин, Н.А. Халипин, Т.Н. Ларионова, А.В. Росляков, В.В. Рагулин.

Немалому числу тех, кто создавал "Дружбу", а сегодня ушел на заслуженный отдых, приходится нелегко. Но мы стараемся решать и эти проблемы, устанавливая по коллективному договору различные формы надбавок пенсионерам. Считаю, что у людей, посвятивших себя непростому ремеслу, должна быть уверенность в завтрашнем дне. И она у них есть. Пользуясь случаем, поздравляю всех нефтетрубопроводчиков с их профессиональным праздником - Днем работников нефтяной и газовой промышленности. Отрадно, что встретили мы его неплохими результатами в финансово-хозяйственной деятельности: перевыполнены плановые задания 9 месяцев по прокачке нефти, получению прибыли и другим показателям. Так что свой праздник встречаем достойно!

Александр Пейганович,

генеральный директор ОАО "МН "Дружба"

/ Брянский рабочий. – 2000. – 2 сентября. – С.1,2./

Александр Гудов – главный инженер «Дружбы»

В ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» произошли кадровые перестановки. Заместитель генерального директора по строительству Александр Иванович Гудов назначен главным инженером.

Заместителем генерального директора по строительству стал Игорь Васильевич Игнатков, ранее работавший начальником отдела капитального строительства.

И наконец начальником ОКСа назначен Петр Николаевич Азаренко.

/ Брянские факты. – 2001. – 6 – 12 сентября. – С. 1./

Важное звено благополучия «Транснефти»

Свой первый визит в Брянск президент ОАО «АК «Транснефть» С.М. Вайншток приурочил к очередному полугодовому расширенному заседанию правления акционерного сообщества.

Вначале недели самолеты с генеральными директорами региональных нефтепроводов, членами правления «Транснефти» во главе с президентом компании приземлились в Брянском аэропорту.

График работы делегации был очень насыщенным, основная его часть - расширенное заседание - проходила в здании правления АК «Транснефть». На повестке дня были вопросы о проектно-сметной документации по перевооружению, реконструкции и капитальному ремонту объектов нефтепровода на 2003 - 2004 годы. Обсуждались изменения в концепции внешнеэкономической деятельности компании, поднимался вопрос о ходе реализации проекта строительства нефтепровода для транспортировки российской нефти в страны азиатско-тихоокеанского региона.

На встрече с журналистами С.М. Вайншток определил главное положение в концепции деятельности компании: стратегические интересы «Транснефти» совпадают со стратегическими интересами России.

Исходя из этого следует говорить о целесообразности строительства новых ветвей нефтепровода. От категоричных заявлений президент компании воздержался:

- Я не могу однозначно утверждать, что проект строительства трубопровода на Китай бесперспективен. Не утверждаю, что может быть неэффективен нефтепроект на Находку. Мы в этом вопросе абсолютно беспристрастны, поэтому нам поручили сделать смету двух этих проектов. Сейчас все документы представлены на рассмотрение Правительства РФ. При принятии решения будут учитываться не только и не столько экономические интересы нашего государства, но и геополитические. Новое строительство необходимо для освоения Восточной Сибири, привлечения новых ресурсов, формирования там производственных сил.

В то же время «Транснефть» развивает Балтийское направление, по которому транспортируется от 30 до 50 млн. тонн нефти в год. Планируют увеличивать объемы поставок на Адриатику.

Кроме того, сейчас проводится большая работа по замене оборудования и реконструкции уже действующих нитей нефтепровода. «Транснефть» - одна из первых компаний в стране, разработавшая программу своего технического перевооружения и планомерно осуществляющая ее. Таким образом, в 2000 году амортизационного оборудования было 52 процента, на начало 2002-го стало 48 процентов. За последние три года удалось перевести на компьютерное обеспечение все системы обслуживания магистральной. Год от года объем замененных магистралей нефтепровода увеличивается почти в два раза. Работы по программам реконструкции планируется завершить уже через полтора года.

Передислоцировавшись после развала Союза в Брянск, управление магистрального нефтепровода «Дружба» активно участвует в решении социальных проблем области. С участием компании построены новая школа, детский сад, целые



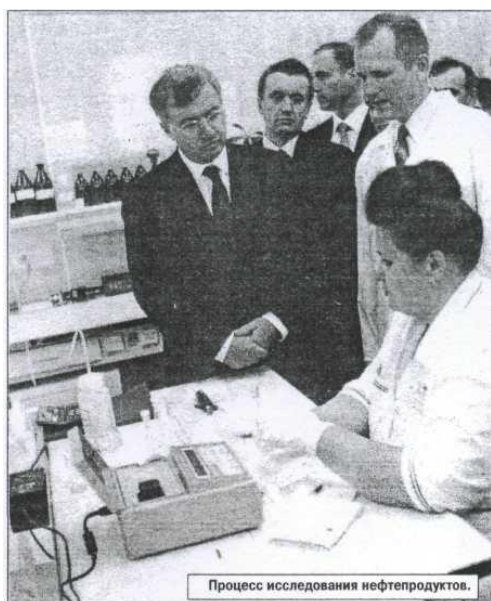
улицы жилых домов в поселке Переторги Выгоничского района, ряды коттеджей появились в селе Высоком Унечского района. Там пролегает магистраль нефтепровода.

Построенные на средства "Транснефти" цех по переработке мяса и кирпичный завод вносят реальный вклад в экономику области.

Кроме того, акционерное общество шефствует над Жуковским детским домом. За счет средств МН «Дружба» воспитанники отдыхали летом в оздоровительных лагерях, при финансовой поддержке «Транснефти» совместно с областным управлением были построены новые корпуса для детдомовцев.

На сооружение памятника Ф.И. Тютчеву в Брянске было перечислено 150 тысяч рублей. Всего на благотворительные цели только за 6 месяцев этого года было перечислено миллион сто сорок тысяч рублей.

Перспективы дальнейшего сотрудничества АК «Транснефть» и Брянской области обсуждали наш губернатор Ю.Е. Лодкин и президент ОАО «АК «Транснефть» С.М. Вайншток на встрече в администрации.



В плане визита руководителя компании предусматривалась встреча с брянским коллективом дочернего предприятия ОАО «АК «Транснефть» ООО МН «Дружба». Семен Михайлович поделился впечатлениями о визите, рассказал о перспективах развития предприятия. При этом отметил, что политика компании направлена на социальную защищенность работающих здесь людей.

Большое внимание уделяется молодым специалистам. Некоторым перспективным студентам еще во время учебы в вузе начинают выплачивать именные стипендии от «Транснефти». При этом у будущих инженеров нет никаких обязанностей перед спонсирующей компанией. По окончании учебы специалист волен выбирать себе любую работу. «Транснефть» — одна из немногих компаний, которые в наше время обеспечивают молодых специалистов жильем. Здесь есть реальная перспектива роста для компетентных, пунктуальных молодых людей.

Не забывают на «Дружке» и о ветеранах. Старший диспетчер, председатель совета ветеранов В.Ф. Костяк выразил благодарность от всех старейшин за то, что руководство компании предусмотрело статью расходов, согласно которой ветераны «Транснефти» могут рассчитывать на финансовую поддержку со стороны родного предприятия.

Президент компании посетил цеха производственно-эксплуатационного управления, центральную ремонтную базу Брянского управления магистральных нефтепроводов. Именно отсюда в случае чрезвычайной ситуации должна поступить команда для устранения аварии.

Недавно база была оснащена современнейшим оборудованием, благодаря которому сигнал о малейших неполадках в магистрали будет тут же передан диспетчеру. После этого аварийная команда в кратчайшие сроки должна будет устранить трещину, ликвидировать аварию.

По команде президента была имитирована чрезвычайная ситуация. Около 20 «КамАЗов» в несколько секунд покинули гараж. Еще через три минуты на платформах погрузчиков уже стояли грейдеры, краны и прочее аварийное оборудование. Не прошло



и пяти минут, как техника, выстроившись в колонну, стояла у ворот предприятия, готовая следовать к месту аварии. С. М. Вайншток оценил степень готовности техники на 95 процентов. Будучи высококлассным специалистом, знающим дела отрасли до мелочей, Семен Михайлович не мог не указать на незначительные недочеты. На что обращает внимание неискующий

свидетель происходящего — потрясающая оперативность, которой позавидовали бы даже военные, кроме того, абсолютно новая техника. Парк машин полностью обновлен в последние годы.

Уже в аэропорту, прощаясь с участниками заседания правления, С. М. Вайншток дал высокую оценку работы МН «Дружба» в Брянске под руководством генерального директора А.И. Пейгановича, отметил эффективность работы предприятия, перспективность развития.

— Мне не нужно было сегодня оценивать их состояние, — закончил президент компании, — я знал о состоянии дел и раньше, но то, что я увидел сегодня, меня порадовало. Не будет преувеличением утверждение, что не без помощи уникальной нефтяной магистрали экономика нашей страны не впала в коллапс в последнее десятилетие. По стечению обстоятельств крупнейшая ветвь нефтепровода пролегла через нашу область, ставшую теперь приграничной. Сегодня, являясь важным звеном экономики России, МН «Дружба» положительно влияет и на развитие Брянщины.

Н. Будник

Фото Н. Сеника

/ Брянские известия. – 2002. – 27 сентября. – С.15./.

41 год назад запущен крупнейший в мире нефтепровод «Дружба»

15 октября 2005, суббота, 15:59 – БРЯНСК.RU



Нефтепровод «Дружба» стоит в одном ряду с такими грандиозными проектами прошлого века, как Днепрогэс, БАМ, Магнитка. Решение о его строительстве принимали руководители нескольких стран - членов Совета экономической взаимопомощи (СЭВ):

СССР, Венгрии Чехословакии, Польши и ГДР. Соглашение подписали 18 декабря 1959 года. Строительство начали через год - 10 декабря 1960 года.

Отправной точкой для нефтепровода стала Самара - грандиозный перекресток нефтепроводной системы нашей страны. От берегов Волги магистраль устремилась на запад, дошла до границы России и Белоруссии, где в селе Высокое разошлась по двум направлениям: северное, по территории Белоруссии, уходило через Полоцк в Прибалтику - в порты Бутинге (Литва) и Вентспилс (Латвия), а южное через Мозырь (Белоруссия) и Броды (Украина) шло в Восточную Европу.

На строительство системы нефтепроводов потребовалось четыре года, хотя отдельные участки начали работать раньше и первые тонны нефти в резервуары «Будковце» в Чехословакии поступили еще в феврале 1962 года. Примерно через полгода нефть «Дружбы» получила Венгрия. В течение 1963 года строители закончили участки «Мозырь-Броды» и «Мозырь-Брест». Это дало возможность начать поставки нефти в Польшу и ГДР. К середине 1964 года основные объекты системы «Дружба» были сданы в эксплуатацию, а 15 октября 1964 года состоялось официальная церемония ввода магистрали в строй.

Через пять лет возник вопрос об увеличении экспортных возможностей Советского Союза, а имеющийся нефтепровод такого увеличения обеспечить не мог. Тогда строители повторили маршрут «Дружбы» и проложили еще одну магистраль в том же коридоре. «Друмбу-2» начали строить весной 1969 года и закончили в 1974-м году. Экспортные возможности страны увеличились более чем в два раза.

После распада социалистического лагеря и СССР центр управления российской частью нефтепровода переместился из Львова в Брянск. В России магистраль нефтепровода проходит по территориям 32 районов восьми областей. По нефтепроводу в страны ближнего и дальнего зарубежья направляется почти половина идущей на экспорт российской нефти. Нефтепровод «Дружба» имеет стратегическое значение как для нефтяной отрасли, так и для всей экономики страны.

/ БРЯНСК.RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа. - <http://briansk.ru/news/41-god-nazad-zapushen-krupnejshij-v-mire-nefteprovod-druzhba.20051015.978.html/>

ОАО МН «Дружба»

Трубопроводный транспорт стал подлинной кровеносной системой мировой экономики. ОАО МН «Дружба» - одна из ведущих компаний по транспорту нефти не только в России, но и в мире. История ее начинается с декабря 1959 года, когда правительства пяти дружественных государств - Советского Союза, Чехословацкой Социалистической Республики, Венгерской Народной Республики, Польской Народной Республики и Германской Демократической Республики подписали соглашение о совместном строительстве нефтепровода «Дружба».

Масштабы строительства поражали своим величием. Стальные трубы из Татарии должны были протянуть на тысячи километров. И не просто уложить, а преодолеть Волгу, Оку, Вислу, Дунай, сотни малых рек, болота, горы, железные и автомобильные дороги. Объем работ был велик. Почти три с половиной тысячи километров путепровод должен был пройти по территории Советского Союза, десятки сотен километров по другим странам. Было принято смелое нестандартное решение: строительство начать с «хвоста» - на участке Броды - Ужгород, самом трудном и сложном по профилю участке через Карпаты. И решение себя оправдало. С вводом трубопровода на этом участке подвозимая в цистернах нефть сливалась на эстакаде в емкости. Дальше нефть перекачивалась по уже построенному нефтепроводу станциями «Броды», «Карпаты». Так «черное золото» преодолеvalo самый трудный участок доставки нефти. «Пусть течет нефть во славу строителей гигантского нефтепровода, для взаимной пользы и благосостояния народов», - писала одна из германских газет в декабре 1963 года после поступления нефти на нефтехимический комбинат города Шведт. В последующие годы успешно были завершены работы по прокладке второй нитки нефтепровода. Этого требовал объем поставок нашей нефти. Столицей «Дружбы» вначале был Львов, хотя согласно проекту еще в 1964 году Брянск, как географический центр магистрали, был утвержден местом, откуда должны *были* управлять трубопроводом. После распада Союза управление нефтепроводом стало осуществляться из Брянска. Долгие годы его возглавлял почетный гражданин Брянска А.И. Пейганович.

Нефтепровод «Дружба» сегодня - огромное и сложное хозяйство. Это надежная и хорошо развитая сеть нефтепроводов, почти четыре тысячи километров, протянувшихся по территории девяти областей. Здесь современное оборудование, профессиональные кадры, опыт и традиции... В него входит три управления - Куйбышевское, Мичуринское и Брянское. Их обслуживают 34 насосные станции, в том числе четыре головные - «Лопатино», «Клин», «Никольское», «Унеча», с резервуарными парками. В состав акционерного общества входят также производственно-эксплуатационные управления. В оперативном управлении находятся приемосдаточные пункты в Польше, Словакии, Чехии и Венгрии. Отсюда от представителей ОАО «АК Транснефть» поступает оперативная информация о количестве и качестве сданной на конечных ПСП нефти. «В деятельности нефтепровода нет второстепенных вопросов, нет мелочей. Все должно работать ритмично, безотказно», - говорит генеральный директор ОАО МН «Дружба» М.В. Саяпин. И все же следует отметить, что весьма важным звеном является, пожалуй, товаротранспортная служба. К ней относится и центральный диспетчерский пункт, расположенный в г. Брянске. Отсюда ведется управление технологическим процессом приема, перекачки и поставки нефти. Диспетчерская служба осуществляет прием, контроль и тесное взаимодействие с нефтеперерабатывающими предприятиями Украины, Белоруссии, стран Балтии. Брянск координирует работу пятнадцати приемосдаточных пунктов, находящихся в России, в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Эксплуатация нефтепроводов — не только количество и качество транспортируемой нефти, но и безопасность окружающей среды, людей, объектов. В ОАО создана экологическая служба. Действуют две лаборатории экологического мониторинга, внедрена СУОС - система управления окружающей средой.

Величие «Дружбы» - это и люди. От них зависит успех всего производства. «Присягнувшие магистрали» - такое название носит галерея славы, открытая в главном офисе нефтепровода. В ней около ста фотопортретов лучших нефтепроводчиков. «Это наша славная гвардия, - говорит заместитель генерального директора магистрального нефтепровода Л.С. Никитин. - Преемственность поколений - это опыт, слаженность во

всех делах. Главное, чтобы нефть в «Дружбе» шла без перебоев и никогда не кончалась».

/ Соколов, Я.Д. Брянск - город древний:

[историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов.

– Брянск: Читай-город, 2006. – С.602 – 603./

Анализ риска аварий на нефтепроводных системах

БТС и МН «Дружба»

М.В. Лисанов, д-р техн. наук, А.И. Гражданкин, канд. техн. наук, А.В. Пчельников, канд.

физ.- мат. наук, А.В. Савина (ФГУП «НТЦ «Промышленная безопасность»), С.И.

Сумской(ИХФ РАН)



Рис. 1. Схема магистральных нефтепроводов БТС и МН «Дружба»

Нефтепроводные системы представляют опасность техногенного характера для человека и окружающей среды (ОС). Опасности при штатной эксплуатации таких систем в основном обусловлены выбросами в атмосферный воздух низкомолекулярных

углеводородов из резервуарных парков, а при возникновении аварии, как правило, отмечается максимальный единовременный ущерб, связанный с причинением вреда окружающей среде и здоровью человека.

Вопросы оценки и анализа риска аварий на опасных производственных объектах (ОПО) наиболее подробно в настоящее время излагаются в декларации промышленной безопасности. В соответствии с требованиями Федерального закона «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» [1] были разработаны декларации промышленной безопасности Балтийской трубопроводной системы ООО «Балтнефтепровод» (далее — БТС) и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» (далее — МН «Дружба»). Нефтепроводные системы БТС и МН «Дружба» (рис. 1) выполнены в двухниточном исполнении, суммарная проектная мощность которых в 2004 г. составила более 120 млн. т нефти. Безопасная эксплуатация данных нефтепроводных систем имеет важное геополитическое значение для России.

Три управления: Куйбышевское, Мичуринское и Брянское обслуживают МН «Дружба», протяженностью более 3,8 тыс. км ($B_y = 720+1220$ мм), 22 нефтеперекачивающих станции, из них четыре головные с резервуарными парками, вмещающими более 1,5 млн. м³ нефти. Проектная мощность МН «Дружба» составляет более 80 млн. т нефти в год. Нефтепроводная система «Дружба» пересекает Самарскую, Ульяновскую, Пензенскую, Тамбовскую, Липецкую, Орловскую и Брянскую области.

Балтийская трубопроводная система в настоящее время бурно развивается, что связано с резким увеличением производительности с 12 до 62 млн. т нефти в год. Проектная мощность БТС, по данным ОАО «АК «Транснефть» на ноябрь 2004 г., равнялась 47,5 млн. т. Протяженность трубопроводов, расположенных на территории Ярославской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей, составляла более 2 тыс. км ($D_y = 700+1020$ мм) в однониточном исполнении.

Анализ риска аварий на объектах БТС и МН «Дружба» был проведен с использованием тех же традиционных методических подходов («дерево отказа», балльная оценка частоты аварии, «дерево событий», моделирование развития аварийных

процессов), совместно с моделями «доза-эффект» и критериями поражения человека, на которых основаны нормативно-методические документы [2-9], что и при предыдущем исследовании [10].

При декларировании промышленной безопасности магистральных нефтепроводов (МН) обычно условно выделяют технологические составляющие: линейную часть и площадочные объекты.

Для количественной оценки риска аварии на линейной части МН использовали Методическое руководство [3], с помощью которого можно оценить не только удельные (на 1000 км трассы) и интегральные (для всей трассы) возможные и ожидаемые ущербы на линейной части при авариях на МН, но также выявить «слабые» места (участки с повышенным риском аварии) и наиболее значимые факторы опасности, и, следовательно, принять меры для обеспечения промышленной и экологической безопасности.

С помощью метода балльной оценки [3] была оценена интенсивность аварий на линейной части БТС и МН «Дружба», а также определен вклад (в %) различных групп факторов влияния ($Гр_1$ - $Гр_8$) в общие причины аварийности на рассматриваемых МН.

Анализ факторов, влияющих на интенсивность аварий (см. табл. 1) на линейной части МН, показал, что основные меры повышения безопасности БТС и МН «Дружба» должны быть направлены на проведение диагностических и ремонтных работ (см. $Гр_3$ в табл. 1), так как довольно значительная часть трассы БТС и МН «Дружба» состоит из «старых» участков, продолжительность эксплуатации которых более 15 лет. Кроме того, необходим постоянный мониторинг за состоянием изоляционного покрытия на участках с высокой коррозионной активностью прилегающих грунтов как на БТС, так и на МН «Дружба» ($Гр_2$). Большая доля влияния группы факторов $Гр_8$ «Дефекты тела трубы и сварных швов» нефтепроводной системы «Дружба» определяется изношенностью трубопровода, что должно компенсироваться строгим выполнением требований промышленной безопасности, в том числе, применением для диагностических работ современных внутриинспекционных снарядов и проведением своевременных ремонтов.

Обобщенные показатели риска аварий линейной части БТС и МН «Дружба» представлены в табл. 2.

Таблица 1

Группа факторов	Основные факторы в соответствии с [2]	Вклад группы факторов в соответствии со среднестатистическими причинами аварии на МН р %	Вклад группы факторов в аварийность на всей трассе МН, %	
			БТС	«Дружба»
Гр ₁	Внешние антропогенные воздействия (наличие коммуникаций иной ведомственной принадлежности, состояние охранной зоны, согласовательные и разъяснительные мероприятия)	20	19,5	17,9
Гр ₂	Коррозия (состояние и продолжительность эксплуатации изоляционного покрытия)	10	15,1	12,7
	Качество и продолжительность эксплуатации труб (продолжительность эксплуатации МН)	5	7,6	6,8
Гр ₄	Качество и сложность строительно-монтажных работ (категория по сложности производства работ, контроль качества строительно-монтажных работ)	10	10,5	10
Гр ₅	Конструктивно-технологические факторы (усталость металла, возможность возникновения гидроударов)	10	7,7	6,8
Гр ₆	Природные воздействия (механические свойства грунта, проведение превентивных мероприятий по изменению его свойств)	10	9,5	6,8
Гр ₇	Эксплуатационные факторы (состояние эксплуатационной документации, периодичность контроля и ремонтов)	5	5,4	5,8
Гр ₈	Дефекты тела трубы и сварных швов (количество дефектов, качество диагностики)	30	24,7	33,2

Сравнивая показатели риска аварий линейной части БТС, полученные при декларировании в 2004 г. и 2002 г., можно сделать вывод, что по удельным показателям (год⁻¹ на 1000 км трассы) современная трасса БТС стала безопасней по сравнению с прежней [10]. Оценка удельной интенсивности аварий, например, благодаря вводу новых участков МН, снизилась с 0,211 до 0,198 год⁻¹ на 1000 км.

Таблица 2

Показатель риска аварий	Линейная часть МН
-------------------------	-------------------

	БТС	«Дружба»
Интенсивность аварий на трассе, год ⁻¹	0,401	0,918
Удельная интенсивность аварий на 1000 км трассы, год ⁻¹	0,198	0,255
Средняя масса утечек нефти при аварии, т	630	1570
Средняя масса потерь нефти при аварии, т	130	315
Удельные ожидаемые потери нефти на 1000 км при аварии, т/год	26	80
Ожидаемая масса потерь нефти за год при аварии, т	52	290
Средний размер ущерба от аварии, млн. руб.	4,4	7,9
в том числе:		
средний размер платы за загрязнение ОС при аварии	3,6	6,1
средние потери нефти при аварии в денежном выражении	0,8	1,7
Ожидаемый ущерб от аварии для всей трассы, млн. руб/год	1,8	7,7
Удельный риск аварии на 1000 км, тыс. руб/год	0,8	2,2
Коллективный риск смертельного поражения людей, чел/год	$2,2 \cdot 10^{-3}$	$1,52 \cdot 10^{-2}$

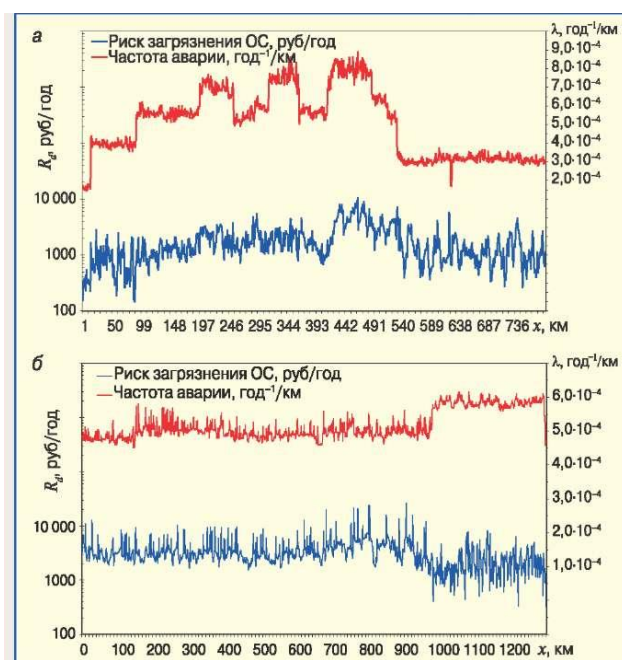


Рис. 3. Распределение частоты аварий λ и риска загрязнения R_d ОС по трассе нефтепровода:
а — БТС; б — МН «Дружба»

Анализируя оценки показателей риска аварии на линейной части МН (см. табл. 1-2), можно сделать вывод о более высоком уровне безопасности БТС по сравнению со «среднестатистическим МН», для которого, по данным Ростехнадзора, удельная интенсивность аварий составляет 0,224 год⁻¹ на 1000 км. Для МН «Дружба» этот показатель немного выше (на 0,031 год⁻¹ на 1000 км длины трассы, что означает 1 аварию в 32 года).

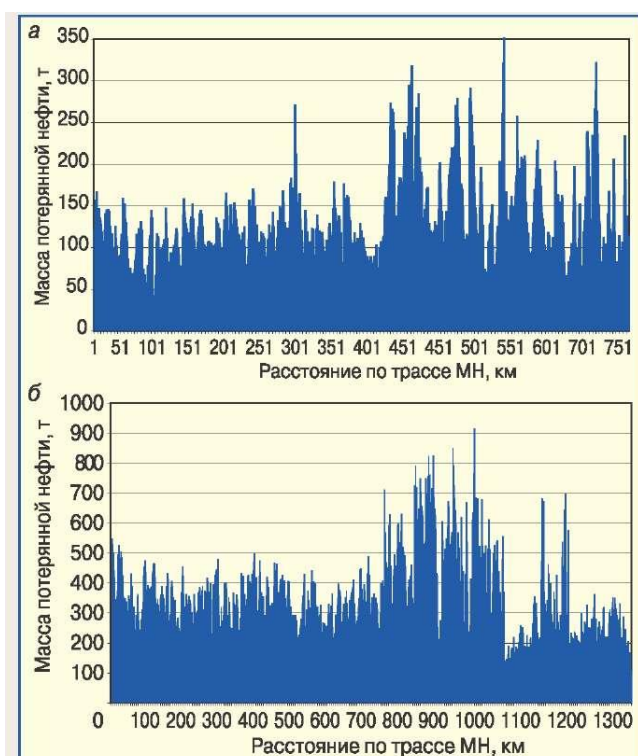


Рис. 2. Распределение по трассе нефтепровода средневзвешенных потерь нефти при аварии:
а — BTC; б — МН «Дружба»

При авариях на линейной части МН (пожар разлива, пожар-вспышка паров нефти) существует возможность поражения людей как в близлежащих населенных пунктах, так и в местах пересечения с транспортными магистралями. Ожидаемое количество смертельно пораженных людей (см. табл. 2) при аварии на линейной части БТС и МН «Дружба» составляет $2,2 \cdot 10^{-3}$ и $1,52 \cdot 10^{-2}$ в год соответственно, что с учетом большой протяженности трасс, является незначительной величиной.

Что касается средней массы потерь нефти при аварии, то для обеих нефтепроводных систем этот показатель ниже

среднестатистического значения, равного 370 т.

Более низкие удельные показатели риска аварии БТС по сравнению с МН «Дружба» объясняются, главным образом, использованием и внедрением современных технических решений и методов строительства при повышенном контроле и надзоре на всех стадиях проектирования, строительства и эксплуатации ОПО.

В соответствии с Методическим руководством [3] было проведено ранжирование участков линейной части МН по возможным аварийным потерям нефти (рис. 2). Так как

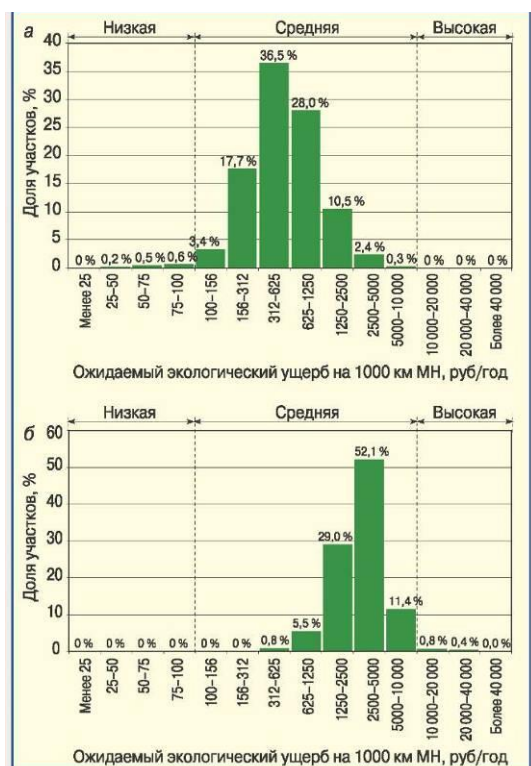


Рис. 4. Распределение участков трассы по степени риска загрязнения ОС:
а — БТС; б — МН «Дружба»

нефтепроводы БТС и МН «Дружба» представлены в двухниточном исполнении, на графиках приведены усредненные потери. Более чем двукратное отличие в величинах возможных аварийных потерь нефти на БТС и МН «Дружба» (см. рис. 2 и табл. 2) объясняется, главным образом, различным диаметром труб (БТС = 700+1020 мм, МН «Дружба» = 720+1220 мм), различной производительностью нефтепроводных систем (47,5 и 80 млн. т/год), а также возможностью более быстрого прибытия аварийных служб к месту аварии на БТС.

На рис. 3 показано распределение интенсивности аварий (красный цвет) и риска загрязнения окружающей среды (синий) по трассе нефтепроводов БТС и МН «Дружба». Графики построены на 1 км пролегания нефтепровода, т.е. там, где МН представлен в двухниточном исполнении, показатели риска и интенсивности аварии каждой нитки суммируются.

В результате анализа риска линейной части рассматриваемых МН были получены распределения доли участков с различной степенью опасности загрязнения ОС (рис. 4) в соответствии с критериями, приведенными в [3].

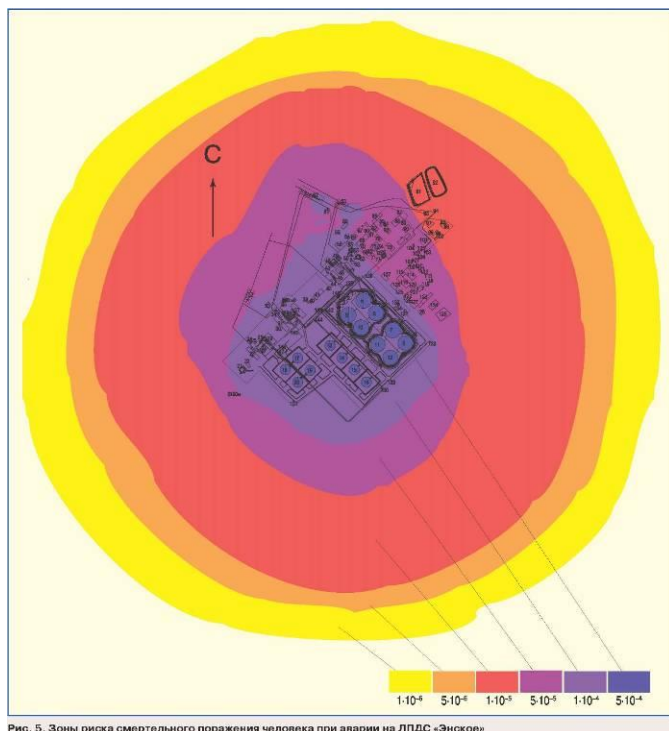


Рис. 5. Зоны риска смертельного поражения человека при аварии на ЛПДС «Энское»

Из рис. 4 видно, что трубопроводы практически не имеют участков с «высокой» степенью риска загрязнения ОС (более 10 тыс. руб. в год на 1 км). При этом распределения для БТС и МН «Дружба» имеют характерный вид для трубопроводов со сравнительно продолжительным сроком эксплуатации, на которых выполняются практически все требования промышленной безопасности.

Линейная часть БТС располагается преимущественно в лесной зоне, что существенно повышает размер взысканий за ущерб, причиненный лесному фонду при аварии [9]. В оценку риска загрязнения ОС

включены также взыскания за вред, причиненный загрязнением атмосферного воздуха продуктами горения нефти при возникновении пожара разлива на месте аварии [8]. Максимальные же риски загрязнения ОС для МН обусловлены возможностью загрязнения нефтью водных объектов.

Результаты анализа риска аварий на линейной части БТС и МН «Дружба» показали, что промышленная и экологическая безопасность данных нефтепроводных систем обеспечивается в достаточной степени, трубопроводы практически не имеют участков с «высокой» степенью риска загрязнения окружающей среды и средняя масса потерь нефти при аварии ниже среднестатистической.

Большие объемы утечек обусловлены особенностями рельефа трассы, способствующими, как правило, почти полному стоку нефти из отсеченного участка. Наиболее часто такой сток происходит из участков подъема (спуска) трубопровода при наличии незначительного числа «карманов» на нем.

Анализ риска позволил выявить слабые места на линейной части МН. Так, повышенным риском отличаются: участки МН в местах расположения запорной и вспомогательной арматуры и ответвлений (лупингов), воздушные переходы через овраги, реки, переходы через автомобильные и железные дороги, а также участки трассы, проходящие через зоны с повышенной плотностью населения, в которых возможны утечки нефти из МН из-за хищения нефтепродуктов, вандализма и других действий со стороны третьих лиц. Подводные переходы, несмотря на высокую надежность, при аварии и попадании нефти в водные объекты вносят большой вклад в загрязнение ОС.

Наиболее опасными, с точки зрения поражения людей, являются участки трубопровода, проходящие вблизи населенных пунктов, автотрасс и железных дорог.

При анализе риска аварий на площадочных объектах использовались методы количественной оценки риска с учетом возможности возникновения пожара и взрыва. Оценки термического воздействия при пожаре разлива и взрыве топливно-воздушных смесей (ТВС) выполнялись на основе методик ГОСТ Р 12.3.047—98 [7] и РД 03-409—01 [5]. При оценке последствий воспламенения дрейфующих облаков ТВС при разрушении

оборудования проводились расчеты с использованием моделей [6], которые описывают нестационарное, трехмерное, турбулентное течение атмосферного воздуха, переносящего пары нефти.

Оценка риска аварий на площадочных объектах БТС и МН «Дружба» показывает, что вероятность аварий за год, связанных с наличием поражающих факторов, находится в пределах $9,5 \cdot 10^{-6}$ – $2,2 \cdot 10^{-3}$ и определяется в основном количеством и типом оборудования (резервуары, насосы, технологические трубопроводы и др.), его надежностью и безопасностью. Ожидаемые потери нефти от аварий на площадочных объектах БТС и МН «Дружба» оцениваются соответственно в 0,083–39 и 0,02–96 т/год и зависят как от вероятности аварии, так и объема опасных веществ в нее вовлеченных.

С учетом режима работы персонала и его подготовленности к действиям в аварийных ситуациях оценены индивидуальный $9,3 \cdot 10^{-7}$ – $2 \cdot 10^{-5}$ год⁻¹ и $6,7 \cdot 10^{-6}$ – $2,6 \cdot 10^{-5}$ год⁻¹; коллективный $9,3 \cdot 10^{-5}$ – $3,55 \cdot 10^{-3}$ чел/год и $7,4 \cdot 10^{-4}$ – $1,4 \cdot 10^{-2}$ чел/год риски гибели людей при авариях на площадочных объектах соответственно БТС и МН «Дружба».

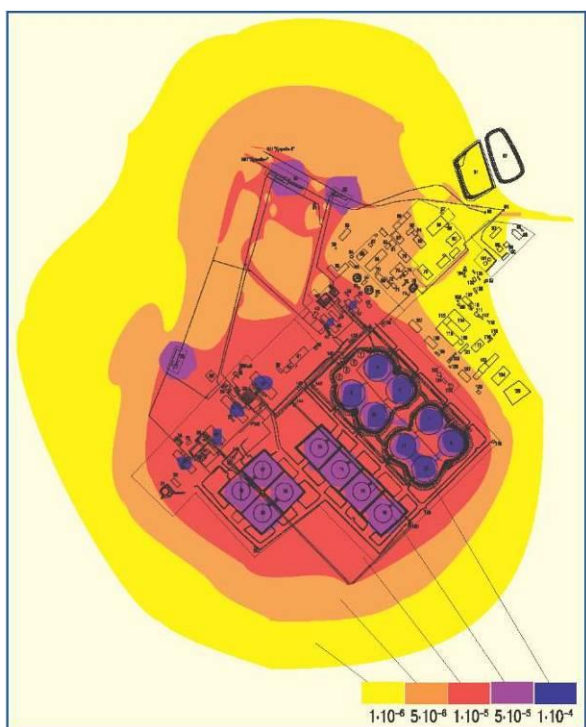


Рис. 6. Зоны риска смертельного поражения человека при аварии на ЛПДС «Энское» при изменении расчетных данных

На рис. 5 представлены результаты зонирования территории по риску смертельного поражения человека при возможных авариях на одной из наиболее крупных ЛПДС с резервуарным парком (поле потенциального территориального риска согласно [2]).

В состав резервуарного парка ЛПДС «Энское» входят восемь железобетонных заглубленных резервуаров ЖБР-30000 проектной вместимостью по 30 тыс. м³ каждый и восемь вертикальных стальных резервуаров РВСп-20000.

Результаты анализа риска аварий на площадочных объектах показали, что зоны действия поражающих факторов (в том числе при сгорании облака паров нефти с

воздухом) практически не выходят за пределы установленных санитарно-защитных зон. Из рис. 5 видно, что частота гибели персонала не превышает 110^{-4} год⁻¹, а в местах преимущественного пребывания людей (соседние предприятия и организации, населенные пункты) — 110^{-8} год⁻¹.

Наибольший потенциальный риск возникновения смертельных поражающих факторов ($5 \cdot 10^{-4}$ год⁻¹) наблюдается в районе резервуарного парка и насосных. За пределами ЛПДС «Энское» потенциальный риск возникновения смертельного поражающего фактора составляет $1 \cdot 10^{-6}$ – $5 \cdot 10^{-5}$ год⁻¹.

На основе полученного пространственно-временного распределения потенциального риска, а также учитывая распределение людей на территории декларируемого объекта, определены коллективный (0,034 чел/год) и индивидуальный ($6,4 \cdot 10^{-5}$ год⁻¹) риски гибели персонала на декларируемом объекте. Это соответствует ожидаемой гибели одного человека примерно раз в 30 лет. Данную величину следует считать консервативной, учитывая характер сделанных допущений, можно полагать, что в случае отсутствия больших проливов нефти соответствующие величины риска могут быть завышены в несколько раз.

Следует отметить, что рассчитываемые показатели риска аварий во многом зависят от принятых допущений. Для оценки чувствительности показателей риска к исходным данным были изменены параметры риска аварий. Для повторного расчета были приняты следующие допущения:

разлив нефти при авариях на железобетонных резервуарах локализуется по их периметру в пределах водоотводных лотков;

разлив нефти при разрушении вертикального стального резервуара не выходит за пределы обвалования резервуара;

при рассмотрении сценариев аварий на технологических трубопроводах площадь пролива не превышает 200 м²;

относительная вероятность исходов «воспламенение пролива (облака смеси паров нефти с воздухом) на месте выброса» - «воспламенение пролива (облака топливно-воздушной смеси) с задержкой» составляет 10:1.

С учетом менее консервативных исходных данных провели перерасчет показателей риска аварий и перестроили поле потенциального риска. Зоны риска смертельного поражения человека при аварии на ЛПДС «Энское» при изменении расчетных данных показаны на рис. 6.

Из рис. 6 видно, что в результате изменения допущений на менее консервативные произошло существенное сужение зон потенциального территориального риска. Наибольший потенциальный риск возникновения смертельных поражающих факторов по-прежнему наблюдается в районе резервуарного парка и насосных ($1 \cdot 10^{-4}$ год⁻¹). За пределами ЛПДС потенциальный риск возникновения смертельного поражающего фактора составляет $1 \cdot 10^{-6}$ — $1 \cdot 10^{-8}$ год⁻¹.

Однако показатели, характеризующие риск аварий по всей площадке ЛПДС, изменились незначительно. Коллективный риск для персонала с учетом сделанных допущений составляет 0,014 чел/год, а индивидуальный - $2,6 \cdot 10^{-5}$ год⁻¹.

По результатам проведенного анализа влияния отдельных групп исходных данных на показатели риска аварий на ОПО можно сделать следующие выводы.

Наибольшее влияние площади проливов и вероятности воспламенения выбросов нефти оказывают на ширину зон одинакового потенциального риска, протяженность которых определяется в первую очередь размерами дрейфующих облаков ТВС, способных сгорать. Очевидно, что подобное влияние будут оказывать и свойства нефти, в частности, скорость ее испарения с поверхности пролива.

Очевидна необходимость использования достоверных исходных данных, касающихся масштабов распространения нефти на реальном рельефе, в том числе в пределах промышленной площадки с учетом возможности ее выхода за пределы лотков или защитных обвалований резервуаров.

При количественной оценке риска широко известен подход, согласно которому персонал условно распределяется равномерно по всей промышленной площадке. Однако такой подход крайне чувствителен к исходным данным (которые и так всегда имеют достаточно большую неопределенность), что открывает широкие возможности к «управлению риском». Поясним это. Если распределение людей по площади предпри-

ятия равномерно, то количество пострадавших и показатели риска (при фиксированной частоте аварийных исходов) будут находиться в прямой зависимости от зон поражения. Поэтому небольшие манипуляции с исходными данными позволяют легко получить требуемые значения «приемлемого риска» [11]. При учете же реального расположения людей на промышленной площадке (большая часть персонала размещена в зданиях, которые удалены от источников опасности), изменение исходных данных существенно не влияет на показатели, характеризующие уровень риска всей площадки, а лишь влияет на распределение поражающих факторов по ее территории.

В статье проанализирован риск аварий на нефтепроводных системах БТС и МН «Дружба». Применение методов количественного анализа риска позволило:

получить наиболее объективную информацию для лиц, принимающих решения по обеспечению безопасности (руководители предприятий, работники надзорных органов, страховщики);

выявить значимые факторы риска и «слабые» места на объекте, что дает основу для выработки приоритетов в обеспечении промышленной и экологической безопасности;

ранжировать различные участки трассы, объекты, предприятия по единым показателям, что может быть использовано, например, при страховании, оценке готовности предприятия к ликвидации чрезвычайных ситуаций и при решении региональных проблем безопасности.

Таким образом, результаты декларирования промышленной безопасности нефтепроводных систем БТС и МН «Дружба», показали:

риск аварии на БТС и МН «Дружба» в целом удовлетворяет количественным критериям [3] и несоизмеримо ниже ожидаемой выгоды от эксплуатации этих объектов.

при планировании мер обеспечения безопасности и принятии управленческих решений необходимо обязательно учитывать результаты анализа риска аварии на ОПО.

Список литературы

1. *Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»* от 21.07.97 № 116-ФЗ.

2. РД 03-418—01. Методические указания по проведению анализа риска опасных производственных объектов.

3. РД «Методическое руководство по оценке степени риска аварий на магистральных нефтепроводах» (утверждено ОАО «АК «Транснефть» 30.12.99, согласовано Госгортехнадзором России от 07.07.99 № 10-03/418).

4. РД «Методика определения ущерба окружающей природной среде при авариях на магистральных нефтепроводах» (утверждено Минтопэнерго России, АК «Транснефть», 1996 г.)

5. РД 03-409—01. Методика оценки последствий аварийных взрывов топливно-воздушных смесей.

6. *Techniques for Assessing Industrial Hazards: a Manual*. World Bank Tech. Paper No. 55, 1988.

7. ГОСТ 12.3.047—98 ССБТ. Пожарная безопасность технологических процессов. Общие требования. Методы контроля.

8. РД «Методика расчета выбросов от источников горения при разливе нефти и нефтепродуктов» (утверждено приказом ГК ООС от 05.03.97 № 90).

9. Таксы для исчисления размера взысканий за ущерб, причиненный лесному фонду и не входящим в лесной фонд лесам нарушением лесного законодательства РФ (утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 21.05.01 № 388).

10. Оценка риска аварий на магистральных нефтепроводах КТК-Р и БТС / Ю.А. Дадонов, М.В. Лисанов, А.И. Гражданкин и др. // Безопасность труда в промышленности. — 2002. — № 6. — С. 2-6.

11. Гражданкин А.И., Печеркин А.С. О влиянии «управления комплексным риском» на рост угроз техногенного характера // Безопасность труда в промышленности. — 2004. — № 3. — С. 38-42.

/ Безопасность труда в промышленности. – 2006. - № 1. – С.34 – 40./

Магистраль обновляется

[Посвящается 40-летию линейной производственно-диспетчерской станции «8-Н»]

В начале шестидесятых годов шло интенсивное строительство нефтепровода «Дружба». В траншею укладывали трубы большого диаметра для перекачки нефти, а рядом с ними - трубу диаметром 500 миллиметров по транспортировке нефтепродуктов. На пути трубопроводов строили перекачивающие станции - и нефтяные и нефтепродуктов. Так рядом работают станции «Никольское» и «Стальной конь». В Унечском районе Брянской области рядом с селом Высокое 5 октября 1964 года пустили в эксплуатацию нефтеперекачивающую станцию, а 10 октября 1966 года в двадцати километрах от нее, рядом с селом Найтоповичи стала работать ЛПДС «8-Н». Так уж исторически перед государством стояли две задачи: по договору с рядом социалистических стран нужно было поставлять нефть на их заводы, а в западные районы страны - нефтепродукты, а также и за рубеж.

Как уже отмечалось, 18 декабря 1959 года правительства пяти дружественных стран - Советский Союз, Чехословакия, Венгрия, Польша и Германская Демократическая Республика - подписали совместное соглашение о строительстве нефтепровода и поставке нефти в эти страны. С гордостью за свою страну можно отметить, что нет более глобального события XX века, чем создание мощной магистрали, которая и поныне втрое превосходит знаменитую трансаляскинскую в США.

«Дружба» была технологическим лидером и сегодня достигла такого уровня, который дает право утверждать, что дружинцы ни в чем не уступают ни канадцам, ни американцам. Такой системы управления, как «Дружба», современной и уникальной, - в мире нет.

Система продуктопроводов до 1991 года входила в состав «Госкомнефтепродукт» РСФСР, который тоже занимался строительством трубопроводов. Система продуктопроводов так и осталась российской. И после развала СССР не подлежала разделу, как нефтепроводов и газовых сетей. Избежала система и приватизации, хотя

собственники настаивали на этом, утверждая, что от основной трассы построено сорок отводов на нефтебазы, среди них есть и внушительные по протяженности. К примеру, длина двух-ниточного отвода до Тамбовской нефтебазы составляет 54 километра, а до Ливен - 52.

Неразделенный продуктопровод сейчас управляемый из Самары акционерным обществом «Юго-Запад транснефтепродукт» сохранил традиции руководства производством, что невозможно было бы при поспешном разделении артерии и приватизации ее частей. Сейчас транспортная сеть планомерно обновляется: строятся дополнительные резервуары. А на станции «8-Н» в Унечском районе Брянской области, сорокалетию которой и посвящена эта книга, полностью построен резервуарный парк за каких-то три года, куда вложены огромные средства. Резервуарный парк вмещает сейчас 110 тысяч кубических метров нефтепродуктов.

Обновляются многокилометровые участки трубопровода, в узких местах строятся дополнительные. Принимаются все меры, чтобы сохранить в исправном состоянии всю систему. Казалось бы, что сложного в трубопроводе? Но в действительности трубопроводная система - сложный организм. Магистраль 27 раз пересекает мелководные реки, а шесть раз пролегла по дну больших. Это не считая железнодорожных и других переходов. Вот уже более пятнадцати лет магистраль живет без аварии. Принимаются все меры по соблюдению техники безопасности.

Совершенствуется электрооборудование насосных станций, модернизируются отдельные процессы, внедряется электроника. Этим работники Брянского производственного отделения занимаются систематически. Без усовершенствования производства достигнуть целей нельзя. Время требует и требует увеличения энергетических мощностей. Увеличение их поставки и зависит от подземной транспортной магистрали. Нефтеперерабатывающие заводы Москвы и Рязани стараются использовать дешевую транспортную трубу, чтобы отправить нефтепродукты потребителям.

Брянское производственное отделение ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт» считается крупнейшим в акционерном обществе. А новая сеть трубопроводов страны

стала самой крупной в мире, такой она остается и в рамках нынешней компании «Транснефтепродукт». Только Брянское производственное отделение перекачивает в год около 11 миллионов тонн бензина и дизельного топлива. Центральной стала магистраль Самара—Брянск протяженностью 1135 километров, которая пролегла по семи областям, не считая мощных ответвлений на Воронеж, Курск, Белгород и отводов к районным нефтебазам. Если бы соединить в одну нитку все трубопроводы, принадлежащие акционерному обществу «Юго-Запад транснефтепродукт», то получилось бы несколько тысяч километров магистрали, причем не пустой трубы, а жизненной артерии, не прекращающей ежесекундное пульсирование, доставляя горючее потребителям.

Владения Брянского производственного отделения простираются от станции «Никольское» в Тамбовской области до ЛПДС «8-Н» в Унечском районе Брянщины. Полторы тысячи человек, присягнувших подземной магистрали, поддерживают в постоянном ритме работы это колоссальное хозяйство. На линии отделения пульсируют шесть перекачивающих станций, шесть производств, работающих в одном ритме, но каждая имеет свою особенность, свои традиции, свои местные особенности, связанные с обычаями и нравами. Более чем за сорок лет на каждой станции сложились производственные коллективы, образовались династии, ушли на пенсию ветераны труда, продолжающие поддерживать связь со своим коллективом. Было бы несправедливо не рассказать о их работе, хотя бы вкратце, чтобы не показалось читателю, что существует лишь одна Найтоповичская, коллектив которой 10 октября 2006 года отмечает сорокалетний юбилей, о котором подробно повествуется в этой книге.

Недалеко от старинного города Мичуринска, носившего в старину имя Козлов, который считался на Руси крупным торговым и транспортным центром, в болотистом месте отвели неудобья под резервуарный парк, первые насосные станции и железнодорожную эстакаду линейно-производственной диспетчерской станции «Никольское».

Тогда планом определялись сроки ввода в действие станции. Это были годы конца пятидесятых - начала шестидесятых. Строители жили в вагончиках в поле. В резиновых

сапогах в болотистой топи строили станцию. Сейчас с вышки можно полюбоваться капитальными сооружениями, построенными в короткий срок руками человека. Уже даже не помнят здесь и старожилы, что первые насосные приводились в действие двумя танковыми дизелями, что с одной эстакады наливались в цистерны нефть соседней нефтеперекачки «Дружбы» и бензин - с другой станции. Обе называются «Никольское».

Трубопровод нефтепродуктов Куйбышев — Никольское построили и пустили в эксплуатацию в 1961 году, а 18 августа 1961 года подали цистерны и открыли первый налив. До этого были построены наливная насосная и эстакада. В «Никольском» появилось двадцать резервуаров, перекачивающая насосная Куйбышев — Брянск.

Во время второго этапа строительства (1973—1976) сооружены еще десять резервуаров вместительностью десять, тысяч кубических метров каждый. Это был чисто бензиновый парк. Появились в ту пору и очистные сооружения.

Долгие годы отдал станции «Никольское» ее начальник А. Ф. Лисицын. Пришел на станцию слесарем в 1969 году после окончания техникума пищевой промышленности. Был назначен механиком, командировался в Ирак, где осваивал новый трубопровод. По возвращению на станцию работал механиком, начальником цеха налива. И снова тоже двухлетняя командировка только теперь в Венгрию на сдаточный пункт. В 2000 году отметил тридцатилетие назначения его начальником станции. За это время Александр Федорович получил высшее образование в столичном институте.

Так уж сложилось, что «Никольское» стало кузницей кадров. Здесь начинали главный инженер ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт» Ю.Ф. Ясаков и президент компании «Транснефтепродукт» И. Т. Ишмухаметов.

Третий этап обновления станции ознаменовался строительством трубопровода Уфа-Западное направление, завершился в 1982 году. Внушает строительство наливной эстакады длиной 360 метров, под которую можно ставить разом шестьдесят цистерн.

Только такой резервуарный парк, вмещающий 372 тысячи кубометров, один из немногих таких в России, может принимать и самарские, и уфимские продукты и отправлять до Брянска, Украины, Прибалтики.

Бензин и дизельное топливо перекачивают последовательно по одной трубе, образуя обычно 200-300 кубометров смеси, которая на станции попадает в смесевые резервуары. В первые годы эксплуатации трубопровода смешивание нефтепродуктов пытались свести к минимуму с помощью шаров-разделителей, но их эффективность оказалась слабой. Убедились, что лучший способ -безукоризненное соблюдение режима перекачки. Теперь специалисты лаборатории на основе анализов дают предписание о том, какое количество нефтепродуктов и в какое место надо перекачивать, то есть, достигнута безотходная технология.

Несанкционированные врезки в трубу, короче говоря, воровство, стали бичом системы. В 1999 году «Никольское» четыре раза останавливала перекачку, чтобы приняться за ремонт трубопровода. Несколько лет назад, например, по этой причине без воды мог остаться весь Курск. К сожалению, до сих пор не принят закон, который карал бы за повреждение трубопроводов.

Успешно справились специалисты с труднейшей задачей по замене всех магистральных насосов на новейшие агрегаты производства Сумского завода. Все время главной заботой коллектива Брянского отделения остается капитальный ремонт линейной части трубопровода. И здесь рационализаторы ищут пути повышения производительности труда. Раньше бригада вручную заменяла изоляцию на ста метрах трубопровода. В 1998 году на станции создали механизированную колонну, вооружив ее необходимой техникой. Качество ниже не стало, и бригада теперь может проходить в день до четырехсот метров.

Следить за техническим состоянием трубы помогают всевозможные приборы. Труба в «Никольском» диагностируется акустико-эмиссионным методом, для чего через 80—100 метров устанавливаются датчики, которые снимают показания во время изменения режима перекачки. Метод позволяет получать довольно

точные данные. А в 1999 году на трассе Уфа-Западное направление труба исследовалась уже с помощью новейшего прибора - «Ультраскана».

Особое внимание в Брянском производственном отделении уделяют подготовке кадров, учебе специалистов. Независимо от квалификации каждый специалист ежегодно

проходит переподготовку. Сварщики, как основная, наиболее ответственная категория рабочих, аттестуются. А это не только теоретический экзамен, но и практическое испытание.

Так живет и работает коллектив ЛПДС «Никольское», где ежегодно что-то обновляется, модернизируется, преодолеваются новые рубежи.

Магистраль уходит на запад. На пути следующая станция «Становая». Здесь близость с нефтяниками «Дружбы» позволила построить общий поселок. Место для станции оказалось удачным, неподалеку районный центр, а в полукилометре пролегает оживленная автодорога Москва—Воронеж. Станцию построили в 1963 году по проекту столичного института «Гипротрубопровод». На радость жителям сделали отвод к местной нефтебазе, а в 1993 году соорудили автоматическую станцию налива.

Коллектив «Становой» обслуживает участок магистрального трубопровода протяженностью 148 километров. На станции сооружено шестнадцать резервуаров-пятитысячников и три «тысячника». Станция, как и соседние, все время обновляется, модернизируются отдельные механизмы. Первыми заменили все насосы. Новый магистральный агрегат может создавать давление в трубе до 47 атмосфер, экономит электроэнергию.

На станции оказались нетронутыми только деревья, высаженные когда-то аккуратными аллеями. Реконструированы здание пожарного депо, лаборатория, гараж, склад, помещения охраны. Появилась своя баня. Многие сделано по обновлению резервуарного парка. Сооружены понтоны, препятствующие испарению бензина.

К концу девяностых годов обследованы все резервуары Брянского производственного отделения. За три с половиной десятилетия металл изнашивался и многие из них потребовали капитального ремонта. На каждый резервуар имеется паспорт, который гарантирует их надежную эксплуатацию.

Нефтепродукты были и остаются потенциально опасными для человека. Как и на всех станциях, здесь уделяют большое внимание технике безопасности. На «Становой» провели аттестацию рабочих мест. Для этого пригласили специалистов, которым предстояло определить, что же требуется для обеспечения безвредных условий труда. Где

нужно заменить инструменты, а где поменяли освещение, выдали спецодежду, которая защищает работника в самых неблагоприятных условиях.

Резко увеличилась производительность труда на обновлении изоляции труб. Раньше обновляли изоляцию на пяти километрах трубопровода. В 1998 году в шесть раз увеличили этот показатель, а в 1999 году перешли на 40-километровую отметку.

Диагностика подтвердила, что состояние магистрали может не вызывать опасений благодаря четкой работе специалистов, искушенных во всех тонкостях трубопроводного транспорта. Магистраль Брянского производственного отделения живет безаварийно более полтора десятилетия. Это свидетельство надежности трубопровода.

В конце девяностых прошлого века Анатолия Ильича Титова, возглавляющего станцию, сменил Андрей Викторович Климов. На плечи нового начальника станции свалились и ремонт, и серьезное переустройство производства. Ведь в действительности транспортная система, будучи сложным организмом, постоянно чего-то требует. Особенно ощущаешь пульс стальной артерии, побывав некоторое время в операторной, куда то и дело поступают команды от диспетчера.

Следуя на запад, третья по счету станция - «Стальной Конь». Раньше она была промежуточной, лишь со временем появились Курская, Рязанская и прочие ветки, до 87 тысяч тонн увеличили резервуарный парк, увеличили число работников до 216 человек. Станцию построили в 1964 году. По трубе тогда шел подзабытый ныне «шестьдесят шестой» бензин. И перекачкой-то занимались периодически.

Через биографию отдельных работников можно проследить историю станции. Тридцать лет седлал «Стального Коня» Николай Михайлович Изотов. Особенно Николай Михайлович гордится тем, что за время его работы на участке, который обслуживает станция, не случилось ни одной крупной аварии. Сейчас он на пенсии. И с подробностями может рассказать, без запинки, где и какие препятствия пересекает магистраль. Аварийно-восстановительная служба, которую он возглавлял поначалу, обслуживает 740 километров трубопровода. Работал некоторое время заместителем начальника станции.

Изотов вспоминает, что платили работникам тогда мало, по 60-65 рублей в месяц, но культура производства была на высоте. Теперь все изменилось. Уйти из системы - значит, наказать себя. Это понимает каждый, кто работал здесь хотя бы месяц. Но руководство Брянского производственного отделения не считает своевременную выдачу зарплаты единственной формой заботы о своих тружениках.

Брянское производственное отделение хозяйственным способом вело и ведет большое строительство на всех станциях. Появляются новые административно-бытовые корпуса, лаборатории, котельные, преобразуются служебные помещения, люди уже не жалуются на тесноту или слабое освещение. Никому не надо доказывать, что повсеместно должны быть комнаты психологической разгрузки.

Можно представить, сколько хлопот связано с содержанием линейного оборудования. На трассе, протяженностью 1200 километров в среднем через двенадцать километров установлены задвижки, а в заболоченных местах и чаще. Разглядеть неполадки на трассе порой проще именно с вертолета. Вертолет — это уже необходимость последних лет. Несмотря на дороговизну, винтокрылые машины летали и будут летать над трассой.

Время заставило иначе взглянуть на экологические проблемы. И прежде волновали работников трубопровода случаи загрязнения окружающей среды. Проблему обострили «зеленые», увеличились штрафы за нарушение экологических требований.

Многое делается, многое сделано в плане соблюдения экологических требований в Брянском производственном отделении. К 2000 году диагностировали всю линейную часть трубопроводов, сделали паспортизацию площадок, которая отражает степень загрязнения окружающей среды. Реабилитация земель стала сложной, трудоемкой, но необходимой задачей. Некоторые участки очищают совместно с тружениками нефтепровода «Дружба», трасса которого соседствует на протяжении многих сотен километров. Подключились к этой работе и рязанские ученые. Работы, связанные с экологией, планируются в Брянском отделении ежегодно. Пришла пора очистить землю, на которой стоят станции от загрязненной нефтепродуктами воды. Землю

продырявливают скважинами, откачивают загрязненную воду и пропускают через очистные сооружения.

Сегодня станции Брянского производственного отделения сбрасывают в коллектор очищенные стоки, об этом прежде и не помышляли. Везде появились очистные сооружения, и контролируют их работу специально созданные лаборатории.

Брянский наливной пункт - это, прежде всего, резервуарный парк и две эстакады длиной 216 метров. Они способны разом принимать по 35 цистерн, а весь состав можно заполнить за два часа. Эстакады капитально отремонтированы, обновили очистные сооружения. Казалось, проще простого: подогнал состав к эстакаде, налил со шлангов бензин и отчаливай. Но это не совсем так. Рыночные отношения требуют строжайшего учета каждого литра горючего. И не только требования количества предъявлены работникам наливного, но и подавай документ о качестве горючего.

К этой задаче подключены лаборатории, имеющие право, как аккредитованные учреждения, выдавать паспорта качества. Брянский наливной пункт соседствует с управленческим зданием Брянского производственного отделения.

Павел Константинович Тихонов по счету девятый начальник наливного пункта. Его предшественники менялись, проработав по году-два-три. Павел Константинович возглавлял коллектив наливного с 1987 года. До этого судьба помотала его по свету. Довелось поработать на нефтепроводе «Дружба» и на газовой магистрали Бухара-Урал.

Два десятка резервуаров на наливном пункте, не считая шести смесевых «тысячников». Старые, но вполне надежные, и еще послужат. П. К. Тихонов с увлечением рассказывал не о своем хозяйстве, а что сделано для улучшения условий для работы человека.

С какой радостью он показывал гостям отремонтированные здания, гостеприимно распахивая изящные двери, которые могли бы украсить любую квартиру. Санпропускник своей изящной отделкой поражает воображение, особенно женская часть бытовки. Хозяин с удовольствием делился своими планами по строительству гаражей, улучшения условий для аварийщиков.

Аварийная бригада обслуживает двести километров трассы. Кроме того к Брянскому наливному пункту относится небольшая насосная станция «I-Д», расположенная в Выгоничском районе. Здесь трудится девять человек, на попечении которых два насоса. К ним такое же внимание, как и к основным работникам, не смотря на отдаленность участка.

Как и в каждом коллективе, на наливном работают ветераны производства, присягнувшие подземной магистрали. Внимание к людям на наливном проявляют и тогда, когда работник уходит на пенсию. Это внимание чувствуют и будут чувствовать после ухода на пенсию ветераны наливного пункта - тракторист Г. В. Болотин, слесарь-сантехник В. А. Радченко, машинист Л. М. Новоселов, работавший в цехе налива более трех десятков лет, товарный оператор А. И. Барабаш, отдавший хлопотливой службе более двадцати лет.

Следующая, шестая по счету, станция уходящей на запад магистрали - ЛПДС «8-Н». Она именинница, ей посвящена эта книга, о ее коллективе обстоятельный рассказ, рассказ о всех службах, о биографиях многих работающих и находящихся на пенсии людях. Было бы несправедливо умолчать в этой книге о многовековой истории села, о знатных людях края, прославивших наше Отечество, об успешной работе передового в районе коллектива совхоза «Найтоповичский». Пускай знают наши потомки, что впервые в истории человечества крестьянин на равных работал на земле в коллективных условиях.

Знаменитым село Найтоповичи оказалось в период Северной войны, когда Петр I преследовал войска шведского короля Карла XII и нанес поражение как раз под Найтоповичами, когда тот же король три ночи провел в селе Рухово. Легендарными стали рассказы об этом событии, передаваемые из поколения в поколение. А вот рассказы живых людей с мелкими подробностями слушали наши современники о командире Богунского полка, который формировался в Унече, знаменитом Николае Александровиче Щорсе. Было кому делиться впечатлениями о Щорсе. Более сорока человек из Найтоповичей служили в Богунском полку. Многие служили в полку и из соседних деревень.

Найтоповичи связаны с историей разгрома Текинского полка, сопровождавшего генерала Корнилова, следовавшего из Быховской тюрьмы на юг страны в ноябре 1917 года. При пересечении железнодорожной магистрали в районе Унечи полк был расчленен. Корнилов в окружении офицеров полка сумел пересечь железнодорожную магистраль, но попал в засаду на павличском поле под Лыщичами, и под прикрытием ночи Корнилову удалось уйти, минуя Найтоповичи. (Василий Кровко. Историко-краеведческий очерк о селе Павличи. Клинцы, 1997 г.).

История ЛПДС «8-Н» — это пример обновления всей системы российских нефтепродуктопроводов, которая с трудом, но выживала в кризисные девяностые годы. И уже к 1999 году по трубопроводам перекачивалось более 21 миллиона тонн бензина и дизельного топлива. Из них 11 миллионов тонн приходится на сеть Брянского производственного отделения ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт». Цифра могла быть еще выше, если бы некоторые собственники понимали, что трубопроводный транспорт гораздо дешевле железнодорожного и автомобильного. Потому, например, в Курск топливо перевозили в цистернах.

Было бы несправедливо не рассказать о руководстве Брянского производственного отделения ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт». Брянский наливной пункт раньше относился к Сызранскому управлению. Все служебные помещения заменял один барак. Первый налив топлива в Брянске произвели в декабре 1962 года. Тогда главной задачей считалось обеспечение хозяйств горючим. Объем поставок горючего в западные районы страны был внушительным. Поэтому, чтобы приблизить руководство трубопровода к потребителям, 3 мая 1963 года создали Брянское управление. Хозяйственники на местах сразу почувствовали бесперебойное снабжение топливом и на радостях слали благодарности Брянскому управлению.

Первым руководителем Брянского производственного отделения ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт» был назначен Сергей Иванович Осинькин, который проработал в этой должности три года. Сменил его в 1966 году Михаил Петрович Савельев, руководивший коллективом всего два года. Сменивший его Юрий Федорович Ясаков работал руководителем четыре года - до 1972 года. Шесть лет, с 1972 по 1978, стоял у руля

Брянского отделения Григорий Давидович Шмуклер. Долгие годы руководил Брянским производственным отделением Анатолий Павлович Фролов. Начальником отделения его назначили в 1979 году. На его долю пришлось реконструкция Найтоповичской станции. Три года вели строительство наземных объектов, то есть второго этажа станции. А. П. Фролов неоднократно бывал на стройке. Черноволосого брюнета знали в лицо и строители, и работники станции.

В 1999 году Анатолий Павлович Фролов отметил два события: 20-летие своей деятельности на посту начальника одного из крупнейших отделений в системе «Транснефтепродукт» и завершение строительства на ЛПДС «8-Н».

Более двадцати лет этот человек руководил полуторатысячным коллективом Брянского производственного отделения. В 1972 году закончил Уфимский нефтяной институт. Поначалу выпускнику не повезло. Его гоняли из одного места в другое. Побывал и в Прибалтике, где места Анатолию Фролову не оказалось, и Самара молодого инженера отправила в Сызрань. И тут одному из лучших выпускников Уфимского института места не нашлось.

Стажироваться поначалу пришлось в Пензе на должности инженера по телемеханике. Бесконечные разъезды по станциям, кропотливое изучение транспортной системы. Пытливый инженер почувствовал, что полученных знаний не хватает. Работая потом начальником станции «Воскресенка», продолжал заочно учиться в родном институте. И в 1976 году получил диплом инженера-механика. Вообще тот год, вспоминает Анатолий Павлович, был богат на события. Женился, потом родился сын, получил квартиру.

Кочевники трубопроводного транспорта, присягнувшие этой могучей магистрали, не могли уже расстаться с ней, она вырабатывала у людей какие-то особые качества, выравнивала сходство их биографий. Приходишь к такому выводу, когда общаешься с ними, знакомишься с их работой. Семь лет работы на трассе помогли Анатолию Фролову определиться в правильности выбора профессии, состояться специалистом высокого класса. Учитывая заслуги молодого специалиста, начальник Юго-Западного управления С. И. Осинькин в ноябре 1979 года назначил Анатолия Павловича Фролова

начальником Брянского производственного отделения ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт». Началась пора серьезных и интересных дел, которых хватило А. П. Фролову на долгие годы.

Сменил А. П. Фролова Василий Владимирович Совкун. Сейчас возглавляет коллектив Брянского производственного отделения Юрий Алексеевич Березин.

Знакомясь с жизнью работников транспортной артерии, поражаешься талантом отдельных людей, их привязанности к магистрали, их многолетнему труду на различных участках.

Сорок с лишним лет проработала главным диспетчером Валентина Григорьевна Гришанина. Признается, что диспетчерская служба трудна, но любила ее до смерти, поэтому и учеба не обременяла, хотя приходилось все постигать самостоятельно, по книгам. А сколько учеников прошло через диспетчерскую, где она служила в течение шестнадцати лет главным диспетчером Брянского производственного отделения! Ученики Гришаниной теперь трудятся и в Прикарпатье, и в Прибалтике, и в Белоруссии. А сама вспоминает: «В Брянск я «приехала» по трубе. Сначала пускала станцию в Пензе, потом в Никольском, в Орле и добралась до Брянского управления, и вся жизнь прошла здесь... Помню, как по кирпичикам строилось управленческое здание, как в фойе размещались диспетчеры, как появились первые компьютеры. Это уже деятельность начальника отделения Анатолия Павловича Фролова. Двадцать лет мы проработали с ним душа в душу. А сколько за это время построено, обновлено!».

Сподвижник А. П. Фролова главный инженер Брянского отделения Юрий Александрович Чижатников родился в Туле, но судьба в 1968 году забросила его в Брянское управление, где начинал слесарем контрольно-измерительных приборов. Закончил Волгоградский техникум и политехнический институт, стал специалистом по КИП и вычислительной технике. Потом возглавил автоматизированную систему управления. Эта работа увлекала его, на ней проявил себя хорошим специалистом. Это дало основание руководству назначить Ю. А. Чижатникова заместителем начальника управления по товарной работе - одной из ключевых должностей.

Заместитель начальника отдавал, как говорят, всего себя на работе. Постоянные разъезды, разъезды. Пришлось побывать почти на каждом объекте. По этому поводу признается в шутку, что и семья не так скоро появилась.

В 1993 году Ю. А. Чижатникова назначили главным инженером Брянского производственного отделения. Система российских нефтепродуктопроводов переживала самые не лучшие времена, падали объемы перекачки нефтепродуктов, собственники стали больше обращаться к железнодорожному и автомобильному транспорту. Надо было обновлять магистраль. Обстановка требовала увеличения ответственности специалистов отделения, проявления коллективных действий, обновления магистрали. Постепенно нарастали объемы. Считай, что нагрузку выдержали. Самое серьезное испытание ожидало главного инженера на ЛПДС «8-Н». Три года бесценно провел он в строительных хлопотах. Зато теперь с гордостью можно любоваться этим техническим шедевром - хоть с земли, хоть с вертолета, изредка появляющегося над трассой.

На краю Брянска, у кромки лесного массива стоит красивое трехэтажное здание, довольно скромное по своим размерам. Здесь разместился штаб Брянского производственного отделения. Сердце штаба - центральная диспетчерская, откуда видна вся трасса. В штабе располагаются все службы, которые управляют процессом работы 1200-километрового продуктопровода, по которому непрерывно перекачивается бензин и дизельное топливо. В конце девяностых годов здесь сложился трудоспособный коллектив руководителей служб. О них и идет рассказ в этом разделе книги. К 1999 году с трудом, но оживала система российских нефтепродуктопроводов. Как уже отмечалось раньше, по ним перекачивалось уже более 21 миллиона тонн бензина и дизельного топлива. Из них 11 миллионов тонн приходится на сеть Брянского производственного отделения ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт». Увеличились объемы перекачки и на ЛПДС «8-Н». Если до мая 1998 года «8-Н» в сутки перекачивала 8700 тонн, то после замены оборудования и расширения трубы на некоторых участках производительность выросла до 10800 тонн нефтепродуктов в сутки. А в целом

реконструкция станции позволит увеличить объемы перекачки более чем в полтора раза.

В центральной диспетчерской отделения свой след оставила ветеран труда В.Г. Гришанина. Ее воспитанник главный диспетчер В.А. Захаров верен традиции, установившейся за двенадцатилетний период ее работы главным диспетчером. По мнению Гришаниной, в этой службе могут работать лишь люди, отличающиеся уравновешенностью и быстрой реакцией одновременно. Пять диспетчеров круглосуточно следят за состоянием артерии, готовые упредить нештатную ситуацию.

Службами отделения руководят опытные специалисты. В конце девяностых, когда магистраль стала брать новые рубежи. Службу эксплуатации возглавлял Сергей Павлович Сергеев. Он пришел в БПО с крупного промышленного предприятия, но и на новом месте заявил о себе как творческий человек. То же самое можете услышать в отделении и о главном механике А.А. Ротенкове, главном энергетике В.А. Хомякове, начальнике АСУ Н.А. Васильченко, начальнике службы капремонта и строительства В.С. Тапкине.

Безусловно, каждая служба важна для такого сложного организма, как транспортная магистраль по перекачке нефтепродуктов. Но все эти службы зависят от финансового состояния акционерного общества. Есть главная из этих служб - служба экономики и бухгалтерии. Новая экономическая ситуация требует точных расчетов с клиентами, серьезного экономического анализа работы предприятия.

Руководить коллективом многокилометровой трассы - не то, что отдельным предприятием, даже крупным. У специалистов трубопроводного транспорта вечно полукочевой образ работы. Безусловно, система не могла бы существовать без солидного автохозяйства, без аварийной техники, которая способна выйти на трассу в любое время суток, при любых погодных условиях. Такая служба работает не только в Брянском производственном отделении, но и на любой станции. Специалисты этих служб помогали ликвидировать аварии на Украине и в Белоруссии.

За последние годы резко поменялось управление такой внушительной транспортной системы. Сейчас подземную транспортную артерию можно не только

услышать, но и увидеть с помощью компьютера. Из Брянска следят за работой любой станции: какое давление обеспечивается на том или ином участке, с какой производительностью работают насосы, где произошли сбои - вся эта информация доступна не только диспетчеру. Молодые специалисты, пришедшие работать в акционерное общество, с удивлением слушают рассказы ветеранов производства о том, как они руководили процессом производства с помощью одной телефонной трубки.

Компьютерная техника позволила начать внедрение новой автоматизированной системы управления насосным оборудованием. От релейных систем управления давно отказались. Приятно отметить, что отечественная система автоматики заменяет венгерское оборудование. Пензенские электронщики предлагают вполне современную технику намного дешевле зарубежной.

Практика показала, что отечественной технике оказано полнейшее доверие. Оператор приступил к управлению мощными агрегатами с помощью простой компьютерной мышки, которая заменила традиционную кнопку пульта.

Раньше объем нефтепродуктов в резервуаре измеряли обыкновенной рулеткой, залезая на крышу емкости. Система измерения изменилась до неузнаваемости. Теперь диспетчеру на помощь пришла автоматика, которая позволяет без особых усилий каждые два часа передавать обновленную информацию.

Брянскому диспетчеру всю необходимую информацию выдает компьютер, ему не нужно всю смену прижимать к уху трубку телефона, хотя он и общается с такими отделениями, как Мозырское и Прикарпатское.

Брянские специалисты всегда были первопроходцами внедрения новейших технологий в производство. Творческий подход к делу, внедрение рационализаторских предложений специалистов на отдельных участках производства, модернизация отдельных механизмов - всегда были здесь главными в работе многочисленного коллектива отделения. Недаром здесь проходило совещание главных инженеров компании «Транснефтепродукт». (Использованы материалы из красочного альбома «Магистраль уходит на запад». Издательство «Ами-пресс», 2000 г. Редактор-составитель Александр Федосов).

В 2000 году вышла моя книга в Клинцовской типографии «Унеча - город Брянщины», 386 страниц с цветными фотографиями. В этой книге опубликован раздел «Царство высококлассной техники» (стр. 282-288). Этот раздел посвящен работе коллектива ЛПДС «8-Н». Коллектив тогда только начинал работать после обновления станции. Люди начинали привыкать к необычным прекрасным условиям на работе. Раздел печатается без изменений. Тогда начальником станции работал Александр Васильевич Шпигарь. За это время поменялось три начальника станции, многие из работников ушли на пенсию, на смену им пришли другие. Рассказ о людях, работавших на станции, впереди. Мне хочется рассказать о жизни работников станции и строивших ее, и работавших от начала действия станции и до сегодняшних дней.

Интересно проследить, как люди получали новые специальности, как они росли и в духовном, и в техническом отношении. Это крестьяне из окружающих селений пришли сюда на стройку, в то время стройку секретную, которую разместили под землей. И многие потом остались здесь работать. Сначала здесь работали всего 50 человек, сейчас - 250. За 40 лет деятельности коллектива здесь сложились и работают многие династии, многие удостоились правительственных наград, звания «Ветеран труда», «Ветеран компании «Транснефтепродукт», избирались депутатами местных Советов.

В советские времена любое предприятие шефствовало над колхозом или совхозом. Коллектив станции «8-Н» шефствовал над колхозом «Заря», что был в Найтоповичах. Потом в 1971 году колхоз преобразовался в совхоз. Во многих семьях села кто-то работал на станции. И когда после развала СССР станция «8-Н» стала пограничной, то есть отсюда перекачивают нефтепродукты уже за границу, то и найтоповичцы вроде бы стали пограничниками. Ежедневно они провожают на вахту специалистов, от которых зависит качество поставляемой продукции за рубеж. Так что они представляют Россию другим государствам.

История станции связана с историей совхоза, поэтому ему посвящен отдельный раздел.

/ Бовтунов, А.Т. Присягнувшие подземной магистрали / А.Т. Бовтунов. – Клинцы, 2006. – С.54 – 69./

Хроника нефтепровода «Дружба»

1962 г. - год образования нефтепровода «Дружба».

1962 г. - начало перекачки нефти на участке Броды - Ужгород (ЧССР и ВНР).

Доставка нефти в Броды Львовской области по железной дороге.



Здание МН «Дружба»

1964 г. - пуск нефтеперекачивающей станции «Высокое» (ныне ЛПДС «Унеча»). С ее вводом началась перекачка нефти на всей протяженности нефтепровода «Дружба»: Альметьевск - Куйбышев - Унеча - Мозырь – Брест - Мозырь - Броды - Ужгород – Унеча - Полоцк - Вентспилс.

1964 г. - проектирование НПС «Десна».

1967 г. - ввод НПС «Десна» (ныне ЛПДС «Десна») в эксплуатацию.

1972 г. - строительство второй очереди трубопровода диаметром 1200 мм (первая очередь - 1000 мм).

1977 г. - ввод второй очереди нефтеперекачивающей станции «Десна».

1979 г. - создание в Брянске на базе комплексной лаборатории спецуправления по предупреждению и ликвидации аварий на нефтепроводах «Дружба» (СУПЛАВ).

1992 г.- переезд управления магистральными нефтепроводами «Дружба» из Львова в Брянск.

1992 г. - создание в Брянске районного управления нефтепровода «Дружба» на базе СУПЛАВ.



1992 г. - организация в Брянске акционерного общества открытого типа «Магистральные нефтепроводы «Дружба» на базе УМН (Управления магистральными нефтепроводами).

Через каждые 100 км строились нефтеперекачивающие станции, одна из которых «Десна» должна быть расположена рядом с Переторгами. В 1966 г. для закладки НПС в Выгоничском районе приехали первые специалисты. Это были Подобай Тамара Васильевна и Василий Петрович, Зайцевы Алексей Павлович и Дина Петровна, Мазалины Владимир Прокофьевич и Татьяна Сергеевна. Нефть шла из Татарии (Альметьевск).



А. И. Пейганович

Нефтеперекачивающая станция «Десна» была введена в эксплуатацию в 1967 г., а в 1977 г. введена в строй вторая очередь. Задача станции - обслуживание линейной части нефтепровода «Дружба» на определенном участке.

Славен путь у нефтепровода «Дружба»,

который бесперебойно снабжает нефтью перерабатывающие заводы четырех европейских государств - Венгрии, Словакии, Польши и Германии, а также страны ближнего зарубежья - Украину, Белоруссию, Латвию, Литву.

Для тех, кто связал свою жизнь с нефтепроводом «Дружба», нет необходимости искать иных событий уходящего века, чем создание могучей магистрали.

Нефтепровод «Дружба» был, несомненно, грандиозным проектом. Он и поныне втрое превосходит трансаляскинский в США. Рукотворной магистрали предстояло пересечь сотни водных и горных преград, утопать в болотах и искать опору над оврагами. На строительство были брошены огромные силы.

Сегодня «Дружба» уже не безжизненная стальная труба. Облепленная датчиками, обследуемая по всей трассе лишь за пять секунд, она превратилась в организм, который следовало бы назвать транспортно-информационной системой.



В 1992 г., когда было создано Брянское управление, начальником управления, генеральным директором ОАО «МН Дружба» был назначен Александр Иванович Пейганович.



Ген. директор МН «Дружба» М. В. Сяпин

Аппарат управления магистральных нефтепроводов «Дружба» находится в Брянске, отвечает сегодня за все 3750 километров трассы, проходящей по российской территории.

Не так давно А.И. Пейганович вышел на пенсию. Начальником управления магистральных нефтепроводов «Дружба» был избран Михаил Васильевич Сяпин.

Начальником нефтеперегонной станции «Десна» был назначен Александр Александрович Ломакин.

/ Выгоничская земля от истоков к будущему : [книга очерков] / [под общ. ред. Т.И. Локтиной ; редкол.: Е.И. Геращенко, М.Д. Курушин, Т.И. Локтина и др.]. - Брянск : Брянское обл. полиграф. об-ние, 2007. – С.46 – 47./

"Дружбу" строили вместе

И сегодня нефтяная артерия дает работу и благополучие соседям

Сегодня мы вместе строим Союзное государство. В спорах находим общие решения. И в нынешнем энергетическом противостоянии найдем выход. Ведь сколько сделано совместными усилиями: десятки союзных программ дают работу тысячам россиян и белорусов, экономика наша тесно завязана на общий интерес. Примеры из недавнего прошлого могут помочь найти правильное решение.

- На нефтеперекачивающей станции "Гомель" предприятия "Гомельтранснефть "Дружба" я работаю уже около 30 лет, - рассказал корреспондентам "СОЮЗа" начальник аварийно-восстановительной службы Виктор Евтехов. - Сначала с российской

территории проложили первую "нитку" диаметром 820 миллиметров, потом еще одну, 1020-миллиметровую. Работали сотни специалистов - и россиян, и белорусов. В нашем поселке и сейчас живут россияне, строившие трубопровод, многие из них уже пенсионеры. Никогда не прерывались и деловые отношения. 126-километровый участок магистрали, который обслуживает наш коллектив, граничит с российским участком. И мы частенько, проводя осмотр, встречаемся на границе наших стран. Совместно производим и диагностику трубы. К примеру, наши коллеги запускают диагностический снаряд на российской станции "Унеча", а мы встречаем его на станции "Гомель". Мы для трубы своего рода доктора, а потому совместно заботимся о ее "здоровье".

За последние годы на магистрали многое изменилось. Чтобы самый сложный международный объект исправно выполнял свою роль, заменены подстанции, запорная арматура, проложены резервные "нитки" по дну рек. Преобразился и поселок, где живут 125 семей, работающих на нефтеперекачивающей станции "Гомель". Отремонтированы старые дома, построены новые, а также магазины, кафе. По-хозяйски обустраиваются и на российской стороне. Так что не только работа, но и быт роднит белорусов и россиян, обслуживающих "Дружбу". И даже отдых: минувшим летом Виктор Евтехов и его коллега со станции "Унеча" вместе три недели отдыхали семьями на Черном море. Теперь и по ту, и по эту сторону границы одна забота - как поскорее запустить в дело агрегаты, качающие нефть по трубопроводу. Ведь другой работы столь высокой квалификации в окрестностях нет.

Обеспокоены ситуацией и ветераны. Арнольд Перегуд, в прошлом заместитель директора Гомельского управления нефтепровода "Дружба", говорит: за 40 лет работы самого сложнейшего предприятия не было допущено ни одного срыва поставок нефти. Отчасти потому, что белорусский отрезок общей тогда магистрали, простирающейся также на тысячи километров по территории России и Украины, был плацдармом для освоения самых разных технических новинок, в том числе автоматизированной системы управления производством, перекочевавшей затем и в другие управления. Авторами большинства новшеств были коллективы российских нефтяных НИИ и КБ. Не стоит сбрасывать со счетов и энтузиазм, с которым, несмотря на отсутствие бытовых удобств,

в любую погоду специалисты монтировали на открытом воздухе нефтеперекачивающие агрегаты, чтобы скорее начать поставки углеводородного сырья.

- В самые трудные годы, когда распался СССР и шли тяжелые переговоры о введении тарифов на прокачку экспортной российской нефти через Беларусь, труба не пустовала, - вспоминает Арнольд Михайлович. - Всем было ясно, что хотя белорусский участок относительно невелик по сравнению с российским, без него вся цепочка поставок прервется. И наоборот, без российской нефти замрет белорусское предприятие. Принятые в тот период тарифы оказались достаточными для того, чтобы провести модернизацию трубопровода, серьезно обновить социальную сферу, обслуживающую коллектив. Хотя в то время и было немало претензий друг к другу, они обсуждались и успешно разрешались за столом переговоров.

Именно такого развития событий сегодня ожидают по обе стороны белорусско-российской границы - работники и ветераны фактически единого нефтеперекачивающего комплекса "Дружба".

Гомельчанин Вадим Иванович Вьюн - один из тех, кто в 1963 году первым начинал работать на нефтепроводе "Дружба", следуя за магистралью от одной насосной станции к другой. Однажды подсчитал - в поездках находился до 270 дней в году. Карпаты, Унеча, Броды, Мозырь, потом Сибирь, Казахстан, другие страны ближнего и дальнего зарубежья. Словом, бери карту насосных станций "Дружбы" и смело ставь флажок: здесь ступала нога инженера Вьюна.

- Тогда царила такая атмосфера энтузиазма, кочевая жизнь воспринималась как само собой разумеющееся, - делится воспоминаниями Вадим Иванович. - Нам ведь было по 25-26 лет. Откуда только не приезжали на нефтепровод: из Москвы, Киева, Тбилиси, Тюмени. Дружили, делились последним... Мы создавали нефтепровод, аналогов которому не было.

Вадим Иванович помнит, как в Брянской научной лаборатории сутками решали головоломку: можно ли с наименьшими потерями преодолеть технические остановки насосных станций, а тогда они выходили из строя из-за частых отключений линий

электропередачи. Придумали собственный метод локализации переходящих процессов "волна", за что и получили золотую медаль ВДНХ СССР.

Совместными усилиями россиян, белорусов, специалистов из других республик, говорит бывший инженер, магистраль строили по последнему слову науки и техники:

- Достойный получился объект. И те, кто на нефтепроводе начинал, по-прежнему связаны дружескими узами. Мы перезваниваемся по праздникам - 1 и 9 Мая, в Новый год, встречаемся на юбилеях. В наступившем году жду 7 ноября товарищей из Москвы, Киева, Брянска - на мое 70-летие. Для нас нефтепровод был и остается "Дружбой" в самом прямом значении этого слова.

Владимир Бибилов, Виолетта Дралюк

(Минск - Гомель)

/ Российская газета. Союз. Беларусь-Россия. – 2007. – 11 января./

Начато строительство второй очереди БТС

10 июня 2009 года в г. Унеча состоялось торжественное открытие строительства второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2).

В церемонии сварки первого стыка нефтепровода БТС-2 приняли участие заместитель Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Сечин, президент ОАО «АК «Транснефть» Н.П. Токарев, Министр энергетики РФ С.И. Шматко, руководители Брянской, Смоленской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей.

Трасса нефтепровода общей протяженностью около 1200 километров пройдет по маршруту г.Унеча (Брянская область) – г. Усть-Луга (Ленинградская область) с ответвлением на Киришский нефтеперерабатывающий завод.

Строительство будет осуществляться в два этапа. На первом – планируется сооружение первого пускового комплекса с пропускной мощностью до 30 миллионов тонн нефти в год. На втором – пропускная способность системы будет доведена до 50 миллионов тонн нефти в год.

Ввод в эксплуатацию первого пускового комплекса запланирован на конец 2012 года. Наполняемость БТС-2 может быть обеспечена за счет переориентации поставок с портов Одесса, Южный и Гданьск.

/ Нефтяная магистраль. – 2009. - № 6. – С.3./

«ТРАНСНЕФТЬ» НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО НЕФТЕПРОВОДА БТС-2



Компания «Транснефть» приступила к строительству второй очереди Балтийской трубопроводной системы. Была произведена сварка первого стыка в районе Унечи.

В мероприятии приняли участие вице-премьер РФ Игорь Сечин, президент «Транснефти» Николай Токарев, глава Минэнерго РФ Сергей Шматко, помощник полномочного представителя Президента в ЦФО Вячеслав Хижняков, председатель комитета по природным ресурсам, природопользованию и экологии Государственной Думы Наталья Комарова, председатель Брянской областной Думы Владимир Гайдуков,

заместитель Губернатора Евгений Кузавлев, врио заместителя Губернатора Александр Макаров и другие официальные лица.

Новый нефтепровод снизит зависимость России при экспорте нефти от транзитных государств — в том числе Белоруссии и стран Балтии. Полная стоимость прокладки трубопровода составляет примерно 120 — 130 млрд. рублей, в 2009 году на эти цели «Транснефть» выделила 46 млрд. рублей.

Вторая очередь Балтийской трубопроводной системы пройдет по маршруту от города Унеча в Брянской области до Усть-Луги в Ленинградской области с ответвлением на Киришский нефтеперерабатывающий завод.



Строительство будет осуществляться в два этапа. На первом планируется сооружение первого пускового комплекса с пропускной мощностью до 30 млн. тонн в год. Мощность второго пускового комплекса — 50 млн. тонн в год. Ввод первой очереди БТС-2 запланирован на сентябрь 2012 года, второй — на декабрь 2013 года.

/ Официальная Брянщина. – 2009. – 4 июля. – С.6./.



БТС-2: финальный рывок

В КОНЦЕ ВЕСНЫ - НАЧАЛЕ ЛЕТА НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ ВЫШЛО СТРОИТЕЛЬСТВО БТС-2. ПОДРЯДЧИКИ, УСТРАНЯЯ ПОСЛЕДНИЕ ЗАМЕЧАНИЯ, ПЛАНОМЕРНО ГОТОВИЛИ К ПЕРЕДАЧЕ СЛУЖБАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОАО «МН «ДРУЖБА» ПОМЕЩЕНИЯ СТАНЦИЙ И ВЫПОЛНЯЛИ ПУСКОНАЛАДОЧНЫЕ РАБОТЫ ОБОРУДОВАНИЯ. ШЕСТЬ КОМИССИЙ ОАО «АК «ТРАНСНЕФТЬ» ПРОВЕРЯЛИ ГОТОВНОСТЬ К РАБОТЕ ПЕРВОГО 500-КИЛОМЕТРОВОГО УЧАСТКА ОТ УНЕЧИ ДО АНДРЕАПОЛЯ.

Вся информация о ходе строительства магистрали оперативно поступает в головной офис ОАО «МН «Дружба» в г. Брянске. Отсюда корреспонденты «ТТН» и начали свою поездку по объектам сооружаемого нефтепровода.



Генеральный директор ОАО «МН «Дружба»
Дмитрий Сафонов

— Условия для проведения работ похожи на те, что были при строительстве БТС-1, — 70 % болот и обводненных участков, — рассказывает генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Дмитрий Сафонов. — Пришлось прокладывать почти 700 км лежневых дорог. Погода благоприятствовала: два года подряд зимы были морозными и снежными, что облегчало доступ тяжелой техники к болотистым участкам.

Ускорило строительство и то, что подрядчики использовали технологии автоматической и полуавтоматической сварки, хорошо себя зарекомендовавшие при сооружении трубопроводной системы ВСТО. Оперативно была осуществлена доставка труб на трассу: 90 % трубной продукции поступило на стройплощадки уже в первые полгода.

— Гидроиспытания и профилометрия уже выполнены на всем протяжении линейной части БТС-2, — отмечает Дмитрий Иванович. — Кроме того, магистраль обследована приборами внутритрубной диагностики.

ГЛАВНАЯ РАБОТА ВПЕРЕДИ



Магистральная насосная на ЛПДС «Унеча»

- После того как подрядчики заканчивают свою работу, наша - только начинается. Теперь то, что они построили, мы должны органично включить в единую систему. Уже вышли

на финишную прямую с действующей системой управления, - констатирует заместитель главного инженера по АСУ ОАО «МН «Дружба» Олег Дмитренко и поясняет: - Гораздо чаще к системам управления подсоединяют построенные объекты, преодолевая при этом дополнительные трудности. Мы пошли другим путем — подключаем их по мере строительства.

Пока система управления БТС-2 эксплуатируется в опытном режиме.

Обслуживающий персонал ОАО «МН «Дружба» принимает оборудование от подрядчиков и вместе со связистами ОАО «Связьтранснефть» подключает его к штатным оптико-волоконным линиям связи. Всего на трассе проектом предусмотрено 75 контрольных точек линейной телемеханики, 34 из них было подключено к 31 мая.

В это же время завершался монтаж систем энергоснабжения нефтепровода. В июле, после подачи напряжения на НПС № 3 и № 7, энергоснабжение линейной части будет обеспечиваться по постоянной схеме с двухсторонним резервированием.

— Мы использовали в проекте только проверенное отечественное оборудование, — говорит главный энергетик ОАО «МН «Дружба» Вадим Ерандин. — Оно уже применялось на наших объектах и на практике доказало свою высокую надежность.

ВАЖНЕЙШИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Первый, 123-километровый участок БТС-2 — зона ответственности Брянского РУ ОАО «МН «Дружба». В кабинете главного инженера управления Владимира Сулимова изучаем карту, глядя на которую отчетливо понимаешь, какое значение для западной части трубопроводной системы страны приобретает ЛПДС «Унеча». Именно здесь знаменитая «Дружба» разделяется на две ветки. Одна — диаметром 1020 мм — через Мозырь транспортировала сырье в страны социалистического блока. Другая, поменьше



(диаметром 820 мм), уходила в сторону Полоцка и далее к НПЗ и морским терминалам в Прибалтике. Теперь кроме этих направлений от ЛПДС

«Унеча» будет начинаться и Балтийская трубопроводная система — 2. А это значит, что еще более высокие требования предъявляются к работе станции и нефтепровода до «Унечи».

— Параллельно со строительством БТС-2 ОАО «МН «Дружба» осуществляет реконструкцию нефтепровода «Дружба-1». Меняются обширные участки линейной части, ведется модернизация систем управления и энергоснабжения. Но говорить, что все это связано только с БТС-2, не совсем верно. На самом деле, это часть программы по приведению трубопровода к нормативному состоянию, рассчитанной до 2017 года, — подчеркивает Владимир Сулимов.



Что же касается объектов строительства БТС-2, то сначала корреспонденты «ТТН» побывали на расположенной в 120 км от Брянска ЛПДС «Унеча».



Начальник участка № 2 Дирекции по строительству БТС-2 Петр Азаренко

— Для перекачки нефти по новой стратегической магистрали здесь была модернизирована вторая магистральная насосная, а также смонтированы два резервуара РВС-50000 (в 2012 году к ним добавится еще один), — рассказывает начальник ЛПДС «Унеча» Юрий Сеница.

РВС-50000 были введены в эксплуатацию в срок, что позволило приступить к масштабной реконструкции в резервуарном парке станции. В прошлом году провели капитальный ремонт двух железобетонных резервуаров, в

этом году — уже четырех. Кроме того, по проекту БТС-2 на станции будут смонтированы новые очистные сооружения и система пожаротушения.



Инженер-энергетик Новосибирского РУ ОАО «МН «Дружба» Юзеф Ситдигов проверяет оборудование на НПС № 7

— Необходимо учитывать, что начальный участок Балтийской трубопроводной системы — 2 на треть состоит из труднодоступных болот, какие не встречались на «Дружбе», — отмечает Юрий Сеница.

В связи с этим для обслуживания строящейся магистрали нефтепроводчики, базирующиеся на ЛПДС «Унеча», получили новую вездеходную технику.

У СТАНЦИЙ СВОИ СУДЬБЫ

На следующий день корреспонденты «ТТН» побывали на НПС № 3 близ деревни Пересна Смоленской области. От ОАО «МН «Дружба» строительство объекта курирует начальник участка № 2 Дирекции по строительству БТС-2 Петр Азаренко. Это уже 12-я нефтеперекачивающая станция, в сооружении которой заслуженному специалисту довелось принимать участие.



Инженер-наладчик ОАО «Уралмонтавтоматика» Владимир Кузьмин ведет наладку оборудования на НПС № 3

— На бумаге все типовые промежуточные НПС одинаковы, но при строительстве у каждой из них своя судьба, — делится Петр Азаренко. — Работы по сооружению станции начинались непросто: первый летний сезон сопровождался сплошными



дождями. Короткий перерыв был в августе, за который мы успели выполнить отсыпку с уплотнением грунта, а затем дожди снова продолжились до декабря. Дороги размыло. Любой автомобиль до станции мог добраться только на буксире бульдозера или экскаватора. С приходом холодов стало легче, удалось ускорить завершение работ. Смонти-

ровали все здания и сооружения, проложили сети. Сейчас остались в основном работы по отделке помещений.

ЕСТЬ ЕЩЕ НА ОБЪЕКТАХ ДЕЛА...

Почти на самой границе Новгородской и Ленинградской областей, в пункте следующей остановки корреспондентов «ТТН», подрядчики заканчивали сооружение НПС № 7. Станция расположена в лесном массиве, что потребовало выполнить прокладку 6-километровой дороги и большой объем отсыпки грунта. Но даже несмотря на это, строительство НПС ведется с опережением графика. Согласно установленным срокам сдачи всех подбъектов станция будет полностью готова к эксплуатации в ноябре 2011 года.

Многие сотрудники строительной дирекции после окончания сооружения подземной магистрали останутся здесь — будут эксплуатировать станции и линейную часть БТС-2.



— А вы тоже останетесь? — спрашиваем у заместителя руководителя Дирекции по строительству БТС-2 Александра Салаева.



— Нет, у нас еще много дел. Сразу после окончания строительства этой станции мы приступим к сооружению центральной базы производственного обслуживания и помещений центральной ремонтной службы, а также подключимся к продолжающимся масштабным работам по реконструкции нефтепровода «Дружба-1».

Павел Кретов.

Фото Александра Копелева.

/ Трубопроводный транспорт нефти. – 2011. - № 7. – С.28 – 31./

Спасательный «Дружбы» - круг на водной глади бассейна и в море житейских проблем

В ЖУКОВСКОМ САНАТОРНОМ ДЕТСКОМ ДОМЕ ДЛЯ ДЕТЕЙ-СИРОТ И ДЕТЕЙ,

ОСТАВШИХСЯ БЕЗ ПОПЕЧЕНИЯ РОДИТЕЛЕЙ,

ОТКРЫЛСЯ БАССЕЙН, СРЕДСТВА ДЛЯ

РЕКОНСТРУКЦИИ И ОСНАЩЕНИЯ КОТОРОГО

***ВЫДЕЛИЛО ОАО «МАГИСТРАЛЬНЫЕ НЕФТЕПРОВОДЫ
«ДРУЖБА»***



В последнее время в нашу жизнь все чаще возвращаются такие понятия, как благотворительность, милосердие, бескорыстие. И это, наверное, потому, что все больше у нас становится людей, для которых это не

просто слова. Помощь больницам, домам престарелых и инвалидов, пенсионерам, малоимущим семьям, обездоленным детям - для них долг совести, веление души и сердца.

Много лет шефствует над Жуковским детским домом, где проживают дети, страдающие тяжелыми хроническими заболеваниями, ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба». Состоявшееся благодаря активной помощи ОАО открытие бассейна, которого с таким нетерпением ждали дети, превратившееся в яркий, запоминающийся праздник, - еще одно подтверждение высокой нравственной позиции руководства «Дружбы», его генерального директора Д.И. Сафонова, считающего помощь детям-сиротам своим гражданским долгом.

...Этого события дети ждали давно. А пока шла реконструкция бассейна, наладка оборудования, ребята разучивали новые танцы, песни, готовили театрализованное представление, чтобы доставить радость своим шефам и гостям, показать, что они умеют и на что способны.

В день открытия бассейна в актовом зале детского дома с самого утра звучала музыка, слышались оживленные детские голоса, примерялись костюмы для

выступлений, украшалась сцена - ребята с волнением готовились к встрече гостей. Правда, на празднике присутствовали не все воспитанники (всего их 125, в их числе - 16 дошкольников и пять совершеннолетних): 12 детей отдыхали в санатории, у учащихся 2 - 3 классов был тихий час, а четвероклассники занимались в школе во вторую смену. Все остальные приняли в этом мероприятии самое активное участие.

Праздник начался в актовом зале, а продолжился в помещении бассейна.Guestы встречали дружными аплодисментами, ведь почти все они в детском доме свои люди, часто приезжают и с шефской помощью, и с подарками. В числе приглашенных - директор департамента общего и профессионального образования Брянской области В.Н. Оборотов, председатель комитета по делам семьи, охраны материнства и детства, демографии администрации области Л.П. Кузнецова, глава администрации Жуковского района Н.Д. Кафанова. Но самые желанные и дорогие гости, конечно же, представители ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» во главе с генеральным директором Д.И. Сафоновым, которого, судя по радостным улыбкам детей при появлении высокого гостя, они хорошо знают в лицо.

Собравшихся тепло приветствовал директор детского дома В.Г. Оборот, который находится на этом ответственном посту вот уже 10 лет. Он напомнил, что бассейн не работал пять лет, так как не было средств для приобретения оборудования и его реконструкции. Обратившись за помощью к генеральному директору ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» Д.И. Сафонову, он сразу нашел понимание и поддержку. И вот результат: красавец бассейн готов сегодня принять посетителей.

- От имени детей и всего нашего коллектива я благодарю Дмитрия Ивановича Сафонова за такой дорогой и очень нужный для наших детей подарок. Ведь большинство из них страдают тяжелыми хроническими легочными, неврологическими заболеваниями, пороками сердца, поэтому плавание и водные процедуры - неотъемлемая часть комплексных оздоровительных мероприятий. И вот теперь благодаря бассейну стало возможным выполнять рекомендации врачей, направленные на укрепление здоровья наших детей.

В.Г. Оборок под дружные аплодисменты вручил благодарственные письма представителям «Дружбы» - за финансовую поддержку и «Аквастроя» - за бескорыстную помощь в установке и наладке оборудования бассейна, а также работникам детского дома, которые, не жалея ни сил, ни времени, приближали его открытие.

... Слово было предоставлено и гостям. Они тепло благодарили генерального директора нефтепровода Д.И. Сафонова и его коллектив за заботу о воспитанниках детского дома, а детям желали здоровья и счастья.

В своем кратком выступлении Д.И. Сафонов, обращаясь к детям, сумел сказать многое:

- Такой тонкой сфере деятельности, как благотворительность, наш коллектив уделяет огромное внимание. Мы очень хотим, чтобы вы никогда не забывали: рядом с вами много хороших людей, которые стремятся, чтобы вы стали образованными и успешными в жизни, а мы всегда готовы вам в этом помочь. Чувствовать рядом локоть друга, старшего наставника и есть счастье, которое рядом с вами. Будьте достойны этого, стремитесь к тому, чтобы и самим делать добрые дела.

Выступления гостей чередовались с номерами художественной самодеятельности. Ну какой же праздник без музыки и песен?

А затем всех пригласили в помещение бассейна. И здесь взору присутствующих предстала удивительная картина: в большой ванне бассейна, оснащенного самым современным оборудованием для очистки, ультрафиолетового обеззараживания и подогрева, плескалась голубая прозрачная вода. А другая ванна, поменьше, оборудована для лечебных процедур: душ Шарко, водный массаж, здесь же установлена ванна джакузи...

Гостей приветствовал прибывший на праздник «царь Нептун» со своей свитой. И прямо в бассейне разыгралось красочное театрализованное представление, предшествовавшее самому кульминационному моменту, - торжественному открытию бассейна.

И наконец этот момент наступил. К удивлению собравшихся, традиционной красной ленточки не перерезали. Генеральный директор ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» Д.И. Сафонов бросил в воду спасательный круг - это и стало началом торжественной церемонии открытия. И вот уже первая группа пловцов под руководством инструктора по плаванию приступает к спортивным играм. Остальные дети, не скрывая радости, рассматривают подарки от «Дружбы» - резиновые шапочки, красочные круги и нарукавники для плавания, специальные доски для тренировок.

Плавательный бассейн, на который израсходованы сотни тысяч рублей, не единственный подарок нефтепровода детям. Его «спасательный круг», брошенный на помощь нуждающимся, помогает уверенно идти по жизни многим выпускникам детского дома. С отличием окончила Московский университет нефти и газа им. Губкина воспитанница детского дома Ольга Соловьева - стипендиатка «Дружбы». Сейчас Ольга продолжает учебу в магистратуре, каждый семестр получая от нефтепровода 30 тысяч рублей. А после окончания учебы ее ждут в «Дружбе» уже в качестве специалиста. Ведущий экономист магистральных нефтепроводов А. Тришина - тоже воспитанница детского дома, окончившая БГУ при финансовой поддержке «Дружбы», получила от нефтепровода квартиру. Пятеро выпускников детского дома, служащих сейчас в армии и имеющих специальность «газосварщик», после службы будут проходить стажировку в Тюмени в учебном центре АК «Транснефть», а потом их тоже ждет работа в «Дружбе». На учебу в Тюмень отправится и Евгения Сычева, с отличием окончившая политехнический техникум, которой тоже будет предоставлена работа на нефтепроводе. А это и интересная специальность, и хорошая заработная плата, и жилье.

Но не только выпускники детского дома ощущают на себе заботу ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба», но и остальные воспитанники. Одежда и обувь, учебники и подарки к праздникам, транспортные расходы, экскурсии и выпускные вечера - все это берет на себя «Дружба». Кроме этого, каждый выпускник, покидающий детский дом, получает единовременную помощь в размере 5 тысяч рублей.

Недавно группа воспитанников за счет «Дружбы» побывала в Москве в одном из спецподразделений. Ребята осмотрели Музей вооружения, побывали на полигоне, отведали солдатского пайка.

Большое впечатление произвел на них Президентский полк, в расположении которого им тоже удалось побывать.

Не забывает руководство «Дружбы» и о работниках детского дома. За счет нефтепровода некоторые из них смогли отдохнуть в Турции, Египте. Не забудет педагогический коллектив и премию в размере оклада, полученную ко Дню учителя.

- У нас даже вся техника от «Дружбы», - рассказывает директор детского дома В.Г. Оборок. - В этом году нам подарили «Газель», в позапрошлом - «Опель», четыре года назад - «Ниву».

В общем, дружить с «Дружкой» и приятно, и полезно. Весь наш коллектив - и взрослые, и дети - от всей души благодарит генерального директора Д.И. Сафонова за понимание и решение наших проблем, за заботу, стремление творить добро. За чем бы мы в «Дружку» ни обратились, нам никогда не отказывали в помощи. А дружба наша началась еще в 1998 году - тогда на продолжение строительства нового корпуса детского дома нефтепровод выделил 3,5 миллиона рублей. А уже позднее мы вошли в федеральную программу.

За девять месяцев этого года помощь ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» Жуковскому детскому дому составила 1 млн. 250 тыс. рублей (это помимо средств на реконструкцию бассейна). За этой цифрой - возвращенное детям здоровье, радостные улыбки на их лицах, счастье, светящееся в их глазах, надежда на то, что все у них будет хорошо.

Замечательно, что есть люди, которым безразлична судьба молодого поколения, жизнь обездоленных детей: ведь будущее России и в их руках тоже. Поэтому очень важно, чтобы дети понимали, что они нужны своей стране, своей малой родине, что их любят, им доверяют и на них надеются. И поверить в это, оправдать детские мечты, помочь им стать хорошими людьми - вот главное предназначение «спасательного круга», брошенного детям-сиротам открытым

акционерным обществом «Магистральные нефтепроводы «Дружба», помогающим им удержаться на плаву, стать достойными, успешными людьми.

Светлана Денисова

/ Брянская учительская газета. – 2011. – 28 октября. – С.6./

Магистральный нефтепровод «Дружба». Брянск

В ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» — крупнейшем налогоплательщике региона - целый ряд знаковых и значимых событий. В марте 2012 года открывается новая нефтяная магистраль «Балтийская трубопроводная система — 2», которую журналисты уже называли «стройкой XXI века».

Через два года «Дружба», дочерняя компания «Транснефти», отметит свой полувековой юбилей, а буквально на днях, 21 марта, пятидесятилетие отпраздновал и руководитель предприятия Олег Богомолов. Теперь обо всём по порядку.

Распоряжение о проектировании и строительстве «Балтийской трубопроводной системы» было подписано председателем правительства Владимиром Путиным в ноябре 2008 года. В свете недавних событий на международной арене на новый трубопровод возлагали большие надежды.

На высоком уровне планировалось, что 1000 километров новой нефтяной магистрали станет гарантом независимости экспорта российской нефти от транзита по территории соседних государств.

Первый стык нефтепровода был сварен 10 июня 2009 года. Строительство линейной части велось ускоренными темпами, и уже в октябре 2010 года в торжественной обстановке был сварен «золотой» стык. Строители работали буквально день и ночь.

При возведении магистрали применялись новейшие технологии. И сегодня тысяча километров нефтепроводной нити от линейной производственно-диспетчерской станции «Унеча» до спецморнефтепорта «Усть-Луга» в Ленинградской области построена и готова к эксплуатации.

Четыре нефтеперекачивающие станции «Унеча», «Андреаполь», НПС-3 и НПС-7 рассчитаны на перекачку 30 миллионов тонн нефти в год, а небольшой районный центр Унеча стал для российских нефтяников, по словам заместителя председателя правительства Игоря Сечина, «историческим местом — настоящим окном в Европу»!

«Строительство новой нефтяной магистрали БТС-2 имеет огромное значение и для нашего региона, — рассказал генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Олег Богомолов. — Появляются новые рабочие места, увеличиваются поступления в областной и районные бюджеты, повышается уровень жизни людей.

Думаю, качественные изменения происходят во всех сферах жизни, в том числе в жилищном строительстве и транспортном обеспечении на территориях, по которым пролегает нефтепровод. Для многих населённых пунктов БТС-2 стал символом возрождения. И это касается не только Брянщины, но и других областей — Смоленской, Тверской, Новгородской, Ленинградской.

/ Путешествие по Брянску [Электронный ресурс].

– Режим доступа : <http://www.puteshestvie32.ru/content/druzhba-1/>

Олег Богомолов. Брянск



Олег Богомолов генеральный директор ОАО «МН Дружба».

Нефтяная стройка века имела и свои особенности: перед созидателями зачастую были поставлены сверхсложные задачи. В частности, значительная часть тысячекилометровой трассы — это не что иное, как болотистые низменности с большим количеством рек, ручьёв и проток. Зимой климат в этих местах относительно мягкий, и болотистые участки не промерзали. Практически на протяжении всего строительства приходилось работать в основном с лежневых дорог.

Общая протяжённость болот и заболоченных участков по трассе нефтепровода составляет около 350 километров. Трубопровод пересекает более 20 рек и ручьёв. Строители успешно проложили 7 крупных подводных переходов трубопровода, в том числе через такие крупные реки, как Днепр и Двина.

/ Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа :
<http://www.puteshestvie32.ru/content/bogomolov/>

Пейганович Александр Иванович. Брянск

«Дружба» — такое название носит один из крупнейших в мире нефтепроводов. Люди, чья судьба связана с этой уникальной магистралью, стали свидетелями важных событий. Их биографии необычны.

Более сорока лет трудовой стаж у Александра Ивановича Пейгановича. И все эти годы отданы им нефтяной отрасли. Оператор Бердянского опытного нефтемаслозавода. Студент Днепропетровского химико-технологического института.

Служба после института командиром взвода в Советской армии. Мастер, начальник механической мастерской Новополоцкого нефтеперерабатывающего завода. И вот величественный нефтепровод «Дружба». Старший инженер-механик нефтеперекачивающей станции. Должность ответственная. Станция должна работать бесперебойно. А для этого надо знать все ее достоинства, узкие места. Старание и способности помогают в деле. Это подмечают и выдвигают молодого инженера заместителем, а вскоре главным инженером Новополоцкого управления нефтепровода «Дружба». Десять лет отдано этому управлению.

Приобретены опыт, новые знания, навыки сложной организаторской работы. И вот новое повышение, новая должность, очень ответственная — начальник управления, затем генеральный директор ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба», которое почти пятнадцать лет он возглавлял. Это десятки насосных станций, резервуарные парки, приемо-сдаточные пункты... На эксплуатации этих важных сооружений занято более четырех тысяч человек.

На основе современной электронно-вычислительной техники и телемеханики в Брянске создан диспетчерский узел по управлению системой нефтепроводов «Дружба». Внедрено много других новшеств, проведена большая работа по реконструкции и дальнейшему техническому оснащению. В строй вступило немало производственных, социальных, культурных, бытовых зданий, жилых домов.

Коллектив ОАО МН «Дружба» под руководством генерального директора А.И. Пейгановича оказывал большую благотворительную помощь учреждениям культуры, спорта, здравоохранения, образования, правоохранительным органам, священнослужителям...

А.И. Пейганович внес большой вклад в совершенствование нефтепроводного транспорта. У него целый ряд важных запатентованных изобретений, бронзовая, серебряная и золотая медали ВДНХ СССР. Он «Отличник нефтяной промышленности», «Почетный работник ТЭК», награжден орденом Дружбы народов, медалями. Александр Иванович — кандидат экономических наук, академик Академии естественных наук.

В ноябре 2002 года ему было присвоено звание почетного гражданина Брянска, в апреле 2005 года — почетного гражданина Брянской области.

/ Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа :
<http://www.puteshestvie32.ru/content/peyganovich/>

ОАО МН «Дружба»

Известный во всем мире магистральный нефтепровод «Дружба» берет начало на берегах Волги под Самарой и протекает через 9 областей и 76 районов России.

В системе ОАО АК «Транснефть» дочернее предприятие, расположенное в Брянске, играет ключевую роль. Под контролем его диспетчерского пункта 8,9 тыс. км трубопроводов (из них 3,9 тыс. км на территории России), 46 насосных станций, резервуарный парк на 1,5 млн. тонн нефти другие уникальные и сложные технические сооружения, в обслуживании которых занято 4 тысячи человек.

ОАО МН «Дружба» — это современное предприятие, имеющее международные сертификаты по экологии, охране труда и промышленной безопасности. Только за последние два года на перевооружение и реконструкцию магистральных нефтепроводов направлено более 9 млрд. рублей.

Предприятие стабильно выполняет планы по поставкам нефти потребителям. За последние два-три года «Дружба» снова вышла на уровень 70-х годов, что и заложено проектом. Почти половина всей экспортной нефти России проходит по трубам «Дружбы».

Коллектив по-прежнему делает ставку на обеспечение надежности и увеличение пропускной способности магистральных нефтепроводов, а также на развитие корпоративной и социальной политики, достойный труд и такие же социальные гарантии.



Акционерное общество — всегда ответственный налогоплательщик. В бюджеты всех уровней только в 2006 году отправлено более 2,5 млрд. рублей.

/ Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.puteshestvie32.ru/content/druzhba/>



В ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» - крупнейшем налогоплательщике региона - целый ряд знаковых и значимых событий.

В марте 2012 года открывается новая нефтяная магистраль «Балтийская трубопроводная система — 2», которую журналисты уже называли «стройкой XXI века». Через два года «Дружба», дочерняя компания «Транснефти», отметит свой полувековой юбилей, а буквально на днях, 21 марта, пятидесятилетие отпраздновал и руководитель предприятия Олег Богомолов. Теперь обо всём по порядку...

Распоряжение о проектировании и строительстве «Балтийской трубопроводной системы» было подписано председателем правительства Владимиром Путиным в ноябре 2008 года. В свете недавних событий на международной арене на новый трубопровод возлагали большие надежды. На высоком уровне планировалось, что 1000 километров новой нефтяной магистрали станет гарантом независимости экспорта российской нефти от транзита по территории соседних государств.

Первый стык нефтепровода был сварен 10 июня 2009 года. Строительство линейной части велось ускоренными темпами, и уже в октябре 2010 года в торжественной обстановке был сварен «золотой» стык. Строители работали буквально день и ночь. При возведении магистрали применялись новейшие технологии. И сегодня тысяча километров нефтепроводной нити от линейной производственно-диспетчерской станции «Унеча» до спецморнефтепорта «Усть-Луга» в Ленинградской области построена и готова к эксплуатации.

Четыре нефтеперекачивающие станции «Унеча», «Андреаполь», НПС-3 и НПС-7 рассчитаны на перекачку 30 миллионов тонн нефти в год, а небольшой районный центр Унеча стал для российских нефтяников, по словам заместителя председателя правительства Игоря Сечина, «историческим местом - настоящим окном в Европу»!

«Строительство новой нефтяной магистрали БТС-2 имеет огромное значение и для нашего региона, - рассказал «Брянской ТЕМЕ» генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Олег Богомолов. - Появляются новые рабочие места, увеличиваются поступления в областной и районные бюджеты, повышается уровень жизни людей. Думаю, качественные изменения происходят во всех сферах жизни, в том числе в жилищном строительстве и транспортном обеспечении на территориях, по которым протекает нефтепровод.

Для многих населённых пунктов БТС-2 стал символом возрождения. И это касается не только Брянщины, но и других областей - Смоленской, Тверской, Новгородской, Ленинградской.

Что касается рабочих мест, то только на одной линейно-производственной диспетчерской станции «Унеча» дополнительно созданы 23 вакансии для специалистов и ещё около 10 рабочих мест в сопутствующих службах. Это значит, что представители более 30 семей только в этом небольшом районном центре получают возможность работать и, главное, хорошо зарабатывать!».

НЕТ БУДУЩЕГО БЕЗ ПРОШЛОГО

Нефтяная стройка века имела и свои особенности: перед созидателями зачастую были поставлены сверхсложные задачи. В частности, значительная часть ты-

сячекилометровой трассы - это не что иное, как болотистые низменности с большим количеством рек, ручьёв и проток. Зимой климат в этих местах относительно мягкий, и болотистые участки не промерзали. Практически на протяжении всего строительства приходилось работать в основном с лежневых дорог.

Общая протяжённость болот и заболоченных участков по трассе нефтепровода составляет около 350 километров. Трубопровод пересекает более 20 рек и ручьёв. Строители успешно проложили 7 крупных подводных переходов трубопровода, в том числе через такие крупные реки, как Днепр и Двина.

Непростую задачу пришлось решить руководству компании, когда в ходе работ обнаружили неучтённые захоронения военнослужащих, павших в годы Великой Отечественной войны. В лесах, болотах, на местах боёв трудились волонтёры молодёжных общественных организаций. На каждую из двадцати групп была возложена задача по предварительному осмотру местности. Необходимо было найти все участки боевых столкновений и неучтённые захоронения на пути строительства нефтепровода.

Всего силами поисковых объединений было проведено 13 поисковых экспедиций, в результате которых обнаружены, эксгумированы и с почестями захоронены останки 60 военнослужащих Красной армии, а также 2 военнослужащих немецкой армии, которые были переданы Народному союзу Германии по уходу за военными захоронениями.

На трассе БТС-2 работали и сапёры: были найдены и уничтожены сотни мин и снарядов, лежавших в земле со времён Второй мировой войны. Вопрос, зачем тратить столько сил, средств и времени на поисковые мероприятия, - даже не возникал. Без прошлого нет будущего. На наш взгляд, с солдатами Второй мировой войны современных строителей нового нефтепровода объединяет одно важное обстоятельство - все они борются или же боролись за независимость нашего государства. Только каждый на своих фронтах...

ПОЛВЕКА ПОД ЗНАКОМ РАЗВИТИЯ

Сооружение нового трубопровода стало своеобразным символом развития компании «МН «Дружба». Первый полувековой юбилей предприятие перешагивает под знаком обновления, реконструкции и новых свершений.

В частности, в рамках проекта БТС-2 выполнена реконструкция ЛПДС «Унеча» и НПС «Андреаполь», построены новые нефтеперекачивающие станции и огромные резервуары для хранения «чёрного золота». Конечным пунктом стала нефтебаза «Усть-Луга» общей вместимостью резервуарного парка 400 тысяч кубометров. Технологическая схема нефтебазы предусматривает подачу нефти для одновременной погрузки двух танкеров вместимостью до 150 тысяч тонн!

Параллельно со строительством нового нефтепровода продолжается и масштабная реконструкция «Дружбы». Всё-таки пятьдесят лет для предприятия - срок немалый, неизбежны возрастные издержки.

«В 2011 году мы уже поменяли 235 километров трубопровода, - комментирует Олег Богомолов. - В этом планируем обновить ещё около 300 километров, а с учётом строительства обходов вокруг Орла, Пензы и посёлка Нагорный, возможно, и больше. Всю трубу на «Дружбе-1» заменим до 2017 года, потом займёмся «Дружбой-2», где также предполагаем заново построить линейную часть и полностью реконструировать нефтеперекачивающие станции.

Мы сейчас проводим мероприятия по реконструкции, техперевооружению, замене линейной части, ремонту внутриплощадочных и энергетических объектов, по устранению дефектов и капитальному ремонту. Разработана напряжённая производственная программа, которая не позволяет нам расслабиться. И это не потому, что грядёт важный юбилей. Таковы потребности отрасли!»

На вопрос, как за пятьдесят лет изменилась отрасль в целом, Олег Валентинович отвечает: «Сделан огромный шаг от фактически ручного труда до полностью автоматизированного производства.

Да и автоматика прежде была либо пневматической, либо релейной, а сейчас на смену старым технологиям пришли сверхсовременные микропроцессорные. Управление ведётся с помощью компьютеров, а благодаря новейшей телемеханике мы можем заранее предотвратить нештатные ситуации».

Ярким примером подобного технологического прорыва может стать всё та же «Балтийская трубопроводная система - 2». Как рассказали «Брянской ТЕМЕ» в ОАО

«МН «Дружба», линейная часть БТС-2 оснащена эффективной системой обнаружения утечек, позволяющей в режиме реального времени не только обнаруживать неполадки, но и сигнализировать о приближении к трубопроводу людей и техники, что способствует предотвращению незаконных врезок в нефтепровод.

Вдоль всего нефтепровода проложена высокоскоростная волоконно-оптическая линия связи. Она стала составной частью единой информационной системы компании «Транснефть».

НЕФТЯНИК В ТРЕТЬЕМ ПОКОЛЕНИИ

Руководить таким огромным предприятием как «Магистральные нефтепроводы «Дружба», налоги от которого составляют, к слову сказать, 19% бюджета всего региона, - дело непростое и ответственное. Особенно трудным испытанием стало строительство новой нефтяной магистрали. Постоянные командировки, интенсивное и



высокотехнологичное строительство, на каждом этапе требовавшее непосредственного участия руководящего состава... Да и сейчас, когда система протестирована и осталось только перерезать заветную красную ленточку, важных дел у Олега Валентиновича Богомолова не убавилось. К слову, на приёме к руководителю корреспонденты «Брянской ТЕМЫ» были четвёртыми в очереди, а время интервью было расписано буквально по минутам.

Первым напрашивался вопрос: «В чём секрет успеха и откуда берутся силы, чтобы справиться с нагрузками, казалось бы, непосильными для человека?»

«Чтобы добиться успеха в жизни, нужно работать, работать и ещё раз работать.» - озвучил простую формулу Олег Валентинович, а потом, на секунду задумавшись, добавил: «А силы берутся от целеустремлённости».

В принципе, в его жизни всё так и складывалось. Журналисты с удовольствием рассказывают на страницах газет и журналов историю, которая произошла с обычным

десятилетним пареньком Олегом Богомоловым в детстве. Он был тихим, стеснительным мальчишкой: в драки не лез, хорошо учился. Но в какой-то момент ко всем ученикам класса начал придирается хулиганистый мальчуган из соседнего двора. Сильный был, никто не мог справиться с обидчиком. Так продолжалось около года, а потом пришёл новый классный руководитель, который к тому же вёл школьную секцию бокса. Пятиклассник Олег Богомолов в числе первых записался на занятия и вскоре уже делал первые успехи. Почувствовавший отпор хулиган принялся задираться ещё сильнее. «Мы с ним почти ежедневно бились!» - вспоминает Олег Валентинович. Однажды тренер, увидев очередной синяк на лице своего лучшего ученика, вывел обоих на ринг и сказал: «Выясняйте отношения здесь!» В честном поединке некогда стеснительный Олег победил, чем сразу же заслужил уважение и в школе, и во дворе. К слову, кроме бокса в жизни Олега Валентиновича были ещё хоккей и плавание, и занятия музыкой.

После окончания школы Олег Богомолов поступил в Челябинский политехнический институт на специальность «Автомобили и тракторы». Признаётся: с детства любил машины и чуть ли не полностью разбирал и собирал отцовский «Москвич». Затем вернулся в родной Ишимбай, что в Башкирии, и стал работать инженером - технологом на заводе транспортного машиностроения. И тут снова испытание, но уже посерьёзнее, чем спасти класс от нападков хулигана. Олег Богомолов вспоминает, как директор завода привёл его к недостроенному зданию и сказал: «Вот твой цех». А там только стены и крыша, даже ворот не было.

На заводе молодой специалист проработал десять лет, дорос до начальника того самого сборочно - сдаточного цеха, который, к слову, уже при нём достраивали и сдавали в эксплуатацию, а потом уехал на Север, покорять новую для себя профессию.

«Отец с матерью там обосновались, давно звали меня к себе, - вспоминает Олег Валентинович. - А тут ещё и работы на оборонном заводе почти не стало. Попал я в город Лангепас - это между Сургутом и Нижневартовском, устроился в одну из нефтедобывающих компаний.

Вообще с нефтяниками я всю жизнь общался: и родители - потомственные нефтяники, и все друзья семьи работали в этой отрасли. Да и дед Александр Иванович в своё время руководил каротажной структурой, которая занималась исследованием скважин. Кстати, он-то и положил начало нашей трудовой династии, когда приехал в Ишимбай на нефтяные промыслы».

Середина 90-х оказалась для отрасли не лучшим временем. Связи с поставщиками разрушены, закупка оборудования, даже если есть деньги, - проблема из проблем. Многие крупные предприятия начали тогда создавать собственные производства. Подобная работа и была поручена Богомолу.

Предприятие (это была Центральная база производственного обслуживания ТПП «Покачевнефтегаз» ООО «Лукойл - Западная Сибирь») быстро выпустило первую остро необходимую продукцию. А ещё через какое-то время Олега Валентиновича пригласили в «Транснефть».

В начале 2000 года в компании начали налаживать производство оборудования. Одним из первых предприятий, где в связи с этим началась масштабная реконструкция, стал Тюменский ремонтно-механический завод. Возглавить его предложили Богомолу. Модернизацию предприятия, к слову сказать, удалось осуществить ровно за год!

С 2005 года Богомол - главный инженер ОАО «МН «Дружба», в 2007 году защитил диссертацию и стал кандидатом технических наук, в феврале 2012 назначен генеральным директором этого предприятия.

В общей сложности в «Траснефти» Олег Валентинович трудится уже 12 лет, хотя с отраслью познакомился намного раньше, ещё работая на Севере. И за каждой строчкой его биографии стоит каждодневная тяжёлая работа.

«Когда я только переехал в Брянск, решил для себя по пятницам заниматься спортом - играть в футбол и плавать в бассейне, - признаётся Олег Валентинович. - Правда, вскоре все мои планы сошли на нет.

Времени катастрофически не хватает! Отдохнуть совершенно некогда. Хорошо, что отдушиной стала моя семья, любимая супруга Любовь Ивановна и дети - Артём и Валентина».

ЛЮБОВЬ И «ДРУЖБА»



Семейный альбом супругов Богомоловых начинается с фотоснимка, сделанного ещё в ясельной группе. Однажды, собравшись с одноклассниками готовить реферат по заданию учителя, Олег Богомолов вытащил старый семейный альбом. Ребята принялись рассматривать снимки, и вдруг Люба, в будущем жена и верный друг Олега Богомолова, воскликнула: «А у меня ведь такой же есть!» Начали искать себя на фотокарточке и очень удивились, когда увидели себя сидящими рядом друг с дружкой.

Ещё больше, конечно же, были поражены потом, узнав, что родились в одном роддоме, с разницей в несколько дней.

Кстати, когда корреспонденты «Брянской ТЕМЫ» пришли на интервью с руководителем «МН «Дружба», то застали его супругу, принимающей цветы и поздравления по поводу своего юбилея. Ей даже подарили сувенирную медаль «Лучшему боссу». На предприятии Любовь Ивановна работает заместителем начальника отдела кадров и особое внимание уделяет работе с молодыми специалистами. Учитель иностранных языков по первому образованию по профессиональной привычке она называет своих хорошо образованных и перспективных (других молодых специалистов на «Дружбе» не бывает) подопечных «детьми».

Любовь Ивановна рассказала нам удивительную историю их с Олегом Валентиновичем отношений: «Мы жили в одном городе, но до пятого класса учились в разных школах. А потом в Ишимбае построили новую школу, и мы попали в параллельные классы. Я была очень активной девочкой, меня выбирали и председателем дружины, и комсоргом. Помню даже, как принимала Олега в комсомол, и он

перечислял мне принципы демократического централизма. Комсомольцы должны были их чётко знать.

К десятому наши классы объединили, и мы оказались практически за одной партой. Возникло первое чувство, даже поступать собирались в вузы в одном городе - Уфе. Но в шестнадцать лет всё непросто... Тогда расстались мы с Олегом и резко поменяли планы: он улетел учиться в Челябинск, я в Бирск. Но расставание было недолгим. На первые же ноябрьские праздники я возвращалась домой и совершенно случайно встретила в аэропорту Олега! Судьба, наверно, снова свела нас. Так завязался наш роман, который с тех пор не прекращается! Кстати, наши дети тоже унаследовали семейную традицию. Вот сын недавно женился на бывшей однокласснице.

Знаете, честно скажу, я ещё не встречала в жизни мужчину, который хотя бы приблизился к Олегу по своим душевным качествам и силе характера. Это очень надёжный человек, такой монолит добра, справедливости и искренности! Он тоже ценит многие мои качества и постоянно говорит об этом. А ещё Олег очень работоспособный человек. Когда строили БТС-2, он - тогда главный инженер, трудился практически два года без выходных и праздников. И я ни разу не услышала, чтобы он жаловался на усталость».

Любовь Ивановна даже прочитала нам стихи, которые друзья написали ко дню рождения мужа:

*Собрались ребята как-то,
Стали думать и гадать:
Богомолова Олега
Как в кругу друзей назвать?*

*«Он — Буре! — воскликнул Костя. —
Классно режется в хоккей!
Успевает он повсюду,
На льду и дома всё о'кей!*

*Ира же, вздохнув, сказала:
«Нет, ребята, он - боксёр.
С интенсивной подготовкой
Побеждает любой спор!»
«Да он - морж, - добавил Радик. -
Это утверждаю я:
Залезает быстро в прорубь,
Не боится ни фига!»
А жена родная Люба
Говорит наперекор:
«Ему лыжи я купила,
Горнолыжник - вот кто он!»*

*Призадумались ребята,
Как Олега нам назвать?
Человек разносторонний,
Что ещё тут всем сказать?!»*

В заключение хотелось бы процитировать пожелание Олега Валентиновича молодым людям - ещё один секрет его личного успеха, который, возможно, кому-то пригодится в жизни: «Я смотрю на молодых специалистов, которые приходят на наше предприятие, и понимаю: мне нравятся эти люди. Они хорошо образованны, достаточно много знают, амбициозны, и, кроме того, много хотят для себя, своей карьеры и для своих семей. Вот если это в человеке есть, у него всё в жизни получится!».

Александра Савелькина.

Фото Геннадия Самохвалова

и из архива ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба».

/ Брянская тема. – 2012. - № 3. – С.8 – 11./

«Дружба», проверенная временем



В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ В СРЕДСТВАХ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ МНОГО ГОВОРИЛОСЬ О ТОМ, ЧТО ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ МАГИСТРАЛЕЙ «ТРАНСНЕФТИ» - НЕФТЕПРОВОД «ДРУЖБА» - УСТАРЕЛА, СТАЛА НЕБЕЗОПАСНОЙ И ЧТО БТС-2 СТРОИТСЯ ЧУТЬ ЛИ НЕ ДЛЯ ЕЕ ЗАМЕНЫ... НА САМОМ ДЕЛЕ КОМПАНИЯ ВО ВСЕ НЕ НАМЕРЕНА ОСТАНАВЛИВАТЬ ЗАСЛУЖЕННУЮ МАГИСТРАЛЬ. НАПРОТИВ, «ТРАНСНЕФТЬ» ДЕЛАЕТ ВСЕ ВОЗМОЖНОЕ, ЧТОБЫ ПОДДЕРЖИВАТЬ ЕЕ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ. ОБ ЭТОМ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ РЕШЕНИЕ РУКОВОДСТВА КОМПАНИИ О МАСШТАБНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ НЕФТЕПРОВОДА, ПРЕДПОЛАГАЮЩЕЙ ПОЛНУЮ ЗАМЕНУ ТРУБЫ НА МН КУЙБЫШЕВ - УНЕЧА - МОЗЫРЬ-1 («ДРУЖБА-1»).

ВОЗРАСТ ОБНОВЛЕНИЯ

Через два года «Дружбе» исполнится 50 лет - возраст для трубопроводного предприятия весьма солидный. Но полвека исправной службы, несмотря на регулярную модернизацию, это еще и неизбежные «возрастные» издержки. Чтобы не тратить на

поддержание старого оборудования в рабочем состоянии время и деньги, компания приняла решение реконструировать «Дружбу». Причем сделать это кардинально. - В



2011 году мы уже поменяли 235 км трубопровода, в этом планируем обновить еще около 300 км, а с учетом строительства обходов вокруг Орла, Пензы и пос. Нагорный, возможно, и больше, - рассказывает генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Олег Богомолов. - Если сделаем все, что запланировали, к весне 2013 года «Дружба-1» проходить через населенные

пункты уже не будет. В ходе реконструкции устанавливаем современное оборудование, модернизируем

Инженер линейной группы ООО «Стройновация» Владислав Доля (слева) и начальник ЛПДС «Унеча» Брянского РУ Юрий Синица НПС. Всю трубу на «Дружбе-1» заменим до конца 2017 года, потом займемся «Дружбой-2», где также предполагаем заново построить линейную часть и полностью реконструировать НПС.

50 ЛЕТ ПОД ЗЕМЛЕЙ

Первоначально были заменены 10-километровые отрезки нефтепровода на самых загруженных участках на выходе с территорий нефтеперекачивающих станций - так называемые «выкиды», где создается наиболее высокое давление. В декабре прошлого года они были смонтированы и введены в строй на всех 16 НПС «Дружбы-1». Это стало началом масштабной реконструкции нефтепровода: строители сразу же перешли на остальные его объекты.

Работы по замене старого нефтепровода почти закончены на участке от ЛПДС «Унеча» до границы с Белоруссией (0 - 106 км). Подрядчиками здесь выступают ООО «Стройновация», ООО «Транснефтьстрой», ООО «Закнефтегазстрой - Прометей».



- Мы уже поменяли «выкиды» на выходе с территорий станций на МН Унеча - Мозырь -1 и МН Унеча – Мозырь - 2, - рассказывает начальник ЛПДС «Унеча» Брянского РУ Юрий Сеница. - Буквально перед Новым годом подключили новую трубу на участках 10 - 73 км и 97- 106 км. Пока не заменен только отрезок магистрали 83 - 97 км. Весной мы его подключим, и на всем отрезке МН Унеча - Мозырь-1, находящемся в нашем ведении, будет новая труба. Старая уже поднята наверх, сейчас идет ее резка, вывозим металл на площадку складирования.

Нефтепровод, который пролежал в земле без малого 50 лет, сегодня можно увидеть не «глазами» дефектоскопа, а, как говорится, воочию...

«СТАЛЬНОЙ КОНЬ» И РАСТУЩИЙ ОРЕЛ

Последствия массовой урбанизации, начавшейся в стране несколько десятилетий назад, разумеется, не обошли стороной и «Транснефть». Многие нефтепроводы, проходившие когда-то по малолюдным местам, оказались в черте городов, поселков, дачной застройки... Чтобы оградить людей от небезопасного соседства, компания прокладывает новые трубопроводные маршруты, реконструирует действующие магистрали, повышая их надежность.

- Сегодня у нас есть три проблемных участка, - говорит Богомолов. - В Орле трубопровод оказался в черте города - вблизи ходят троллейбусы. В Пензе от магистрали до ближайшего дома - не более 250 м. В пос. Нагорный в 110 м от трассы разместилось кафе. И нам не очень спокойно, и местным жителям. В обход этих территорий уже прокладываются новые магистрали. Кстати, несколько лет назад



специалисты «Дружбы» построили обходную нитку нефтепровода вокруг Сызрани.

Насколько сильно изменилась за последние годы ситуация в окрестностях крупных населенных пунктов,

можно увидеть на примере НПС «Стальной Конь», возведенной в середине 60-х. Если раньше станция располагалась в дальнем пригороде Орла, то сейчас она (правда, давно законсервированная) оказалась в окружении жилых кварталов. Работы по переносу трубопровода из городской зоны завершатся здесь в нынешнем году. Полностью будет демонтирована и нефтеперекачивающая станция.

ОПАСНЫЙ ЧЕРНОЗЕМ

Обходной нефтепровод вокруг Орла сооружает ООО «Закнефтегазстрой-Прометей» - компания, хорошо зарекомендовавшая себя на БТС-2. Ее специалисты выполняют весь комплекс работ, начиная с подготовки траншеи и заканчивая засыпкой трубы.

- Лет десять назад мы уже меняли в Орле отрезок трубопровода длиной около 3 км, - рассказывает начальник НПС «Новоселово» Брянского РУ Роман Игнатов. - Там было очень много коммуникаций: автодороги, железная дорога Москва - Симферополь, газопровод, параллельный продуктопровод, резервуарный парк. Очень сложный

участок. Теперь надо проложить в обход города 60 км трубопровода, который пройдет в одном коридоре с «Дружбой-2».

- Нашему подразделению предстоит эксплуатировать этот участок, - вступает в разговор мастер линейно-эксплуатационной службы НПС «Новоселово» Владимир Гузев. - Он включает в себя семь подводных переходов, пять переходов через автодороги, в том числе через федеральную трассу Москва - Симферополь, один - через железнодорожную магистраль. Но после завершения строительства нам будет проще: раньше «Дружба-1» и «Дружба-2» расходились перед Орлом и вновь соединялись лишь за городом, теперь они пойдут в одном технологическом коридоре. Да и сам нефтепровод будет совершенно другого уровня.



Территория, где строится обход, непростая - овраги, балки, крутые склоны. Осложняют ситуацию и знаменитые орловские черноземы, их слой местами достигает полутора метров, из-за чего скользит и буксует даже гусеничная техника.

- Есть трудности и с землеотводом, - сетует Игнатов. - Некоторые организации до сих пор не выделили землю для сооружения нефтепровода, хотя и были уведомлены обо всем почти за год. Разбираемся с ними в судебном порядке. Пока это не тормозит

работы - их объем вполне достаточный. Правда, приходится пропускать «проблемные» участки, что, конечно, нежелательно.

На строительстве обхода вокруг Орла трудятся более 200 человек, задействовано свыше 70 единиц техники. Средний шаг сварки - от 5,5 до 6 км в месяц, такие же показатели и по изоляции. Чтобы увеличить скорость прохождения трассы, подрядчики использовали трубосварочную базу, на которой изготавливались двухтрубные плети. За счет этого быстро были пройдены все прямые участки, и сегодня, без спешки, обустраиваются переходы через овраги, водотоки, автодороги.

Самые крупные объекты, которые необходимо построить, - это камеры пуска-приема средств очистки и диагностики и переходы через р. Оку и железную дорогу. Ввод нового участка в эксплуатацию намечен на июль. Другие работы (демонтаж старого трубопровода, полная рекультивация земель и т. д.) здесь планируют завершить к ноябрю.

ЕЩЕ РАЗ О МАСШТАБАХ

Всего к реконструкции, а по сути к строительству новой «Дружбы-1», привлечены около 2 тыс. человек и более 1,3 тыс. единиц техники.

- Помимо линейной части большая работа проводится и на НПС, - сообщает Олег Богомолов. - За последние пять лет мы реконструировали 30 % наших площадочных объектов, а до 2017 годаотремонтируем все. Активно меняем подводные переходы. Недавно проложили третью нитку подводного перехода через Волгу. В планах - замена переходов через реки Дон, Десну и Суру. Насколько обновленный нефтепровод отвечает современным требованиям? Полностью отвечает. После окончания работ он будет на 100 % соответствовать жестким нормам, действующим в «Транснефти». Это абсолютно новая магистраль, такая же, как и БТС-2. Два равнозначных нефтепровода... Во всяком случае, мы к этому стремимся.

Вадим Валюков.

Фото Михаила Гулкина

/ Трубопроводный транспорт нефти. – 2012. - № 4. – С.48 - 50./



Первый танкер в «Усть-Луге». Март 2012 года

Александра Савелькина

Балтийское крыло «Дружбы»

Магистральные нефтепроводы «Дружба», словно величественная птица, охватили своими «крыльями» практически всю европейскую часть России: от Самары до Брянска и от Брянска до Балтийского моря. Новая нефтяная магистраль «Вторая Балтийская трубопроводная система», строительство которой завершилось в 2012 году, добавила к огромному технологическому комплексу «Дружбы» ещё три нефтеперекачивающие станции, спецморнефтепорт «Усть-Луга» и тысячу километров нефтепровода. А город Брянск, благодаря реализации этого масштабного проекта, подтвердил своё высокое звание центра одной из главных нефтяных артерий Европы.

О достижениях, с которыми коллектив МН «Дружба» встречает профессиональный праздник - День работников нефтяной и газовой промышленности, «Брянской ТЕМЕ» рассказал заместитель генерального директора по товарно-транспортной деятельности ОАО «МН «Дружба», один из самых опытных и профессиональных руководителей компании - Вячеслав Арсёнов. К слову сказать, в этом году Вячеслав Михайлович

отмечает свой 60-летний юбилей и 35-летие трудовой деятельности в компании «Дружба».

- Вячеслав Михайлович, если обратиться к вашей биографии, оказывается, что значительную часть своей жизни вы посвятили работе в МН «Дружба», были свидетелем и участником переноса центрального офиса компании из Львова в Брянск в 1992 году. Скажите, почему это решение сегодня принято называть «важным» и «стратегическим»?

- Прежде, во времена существования Советского Союза, центральный офис Магистральных нефтепроводов «Дружба» находился на территории Украины, в городе Львове. После распада СССР управлять поставками российской нефти, находясь в другом государстве, стало невозможным. В связи с этим рассматривалось несколько вариантов для переноса головного офиса МН «Дружба», в числе которых главными претендентами оказались Самара, как начальный пункт транзитной магистрали, и Брянск, где располагалось Специализированное управление по предупреждению и ликвидации аварий (СУПЛАВ) на нефтепроводах «Дружба». Решающую роль в этом выборе сыграло выгодное географическое расположение нашего города: близость границы с Белоруссией и Украиной - с одной стороны, и Москвы - с другой. Так, в 1993 году центральный офис компании переехал в Брянск.

Важность этого стратегического решения подтвердилась в этом году в связи с реализацией масштабного проекта - строительства БТС-2. Впервые за всю свою почти пятидесятилетнюю историю Магистральные нефтепроводы «Дружба» стали доставлять российское «чёрное золото» к северному морскому порту в Балтийском море. На сегодняшний день проектная мощность нефтепровода БТС-2 позволяет транспортировать 30 миллионов тонн нефти в год, и это не предел.

Официальное открытие БТС-2 состоялось 23 марта этого года, когда из спецморнефтепорта «Усть-Луга» в тестовом режиме отгрузили первую партию российской нефти. В тестовом запуске принял участие Владимир Путин. Он дал старт отгрузке нефти в танкер с водоизмещением 100 тысяч тонн. Во время этого мероприятия о полной готовности БТС-2 Владимиру Путину доложил Николай Токарев - президент

компании «Транснефть», дочерней организацией которой являются Магистральные нефтепроводы «Дружба». С этого момента через Брянщину проходят главные российские нефтяные магистрали в Восточную Европу и страны Балтии.

БТС-2: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ СТРАНЫ

- Какое значение для страны, на ваш взгляд, имеет реализация проекта БТС-2 - российского нефтепровода, соединившего Брянщину и Балтику?

- Прежде всего на северо-западе страны появился дополнительный специализированный порт «Усть-Луга» - конечный пункт нового нефтепровода протяжённостью 1000 километров. Общая вместимость резервуарного парка нефтебазы «Усть-Луга» составляет более 400 тысяч кубометров. Технологическая схема предусматривает подачу нефти для одновременной погрузки двух танкеров с объёмом до 150 тысяч тонн каждый. Сегодня МН «Дружба» имеют непосредственный выход на экспорт. В целом подобные тенденции характерны для современной России, например, недавно в Восточной Сибири было открыто новое направление нефтепровода, доставляющего «чёрное золото» в Китай и Тихоокеанский регион.

В рамках проекта БТС-2 были построены и две новые нефтеперекачивающие станции - НПС-3 в Смоленской области и НПС-7 недалеко от Великого Новгорода. Они возведены в соответствии со всеми предельно жёсткими современными требованиями промышленной и экологической безопасности.

С первых дней ввода в эксплуатацию новые нефтеперекачивающие станции работают бесперебойно, обеспечивая чёткий ритм поставок нефти в спецморнефтепорт «Усть-Луга», откуда российское «чёрное золото» на танкерах перевозят в другие страны. А нефтеперекачивающая станция «Андреаполь», построенная 30 лет назад в Тверской области, стала перекрёстком нефтяных магистралей: Сургут - Полоцк и БТС-2. Отмечу, что при этом по-прежнему поставляется российская нефть в страны Восточной Европы: Германию, Польшу, Чехию, Словакию, Венгрию - по традиционному направлению Унеча - Мозырь. А строительство «Второй Балтийской трубопроводной системы» позволило диверсифицировать потоки транзитной нефти.

- Повышает ли авторитет нашего региона тот факт, что центральный офис МН «Дружба» находится именно в Брянке? Какое значение это имеет для города и области?

- За годы существования в Брянске центра МН «Дружба» у руководства компании сложилось хорошее деловое взаимодействие с законодательной и исполнительной властями области. МН «Дружба» - один из крупнейших налогоплательщиков региона, поступления от которого составляют значительную часть областного бюджета. Реализованные проекты компании - это новые рабочие места с достойной заработной платой. И, наконец, это возможность постоянно оказывать социальную помощь: школам, больницам, детским садам, общественным организациям. Магистральные нефтепроводы «Дружба» имеют и подшефное учреждение на Брянщине - ГБОУ «Жуковский санаторный детский дом» (читайте об этом в журнале «Брянская ТЕМА» в № 11 (49), 2011 г. на сайте www.tema32.ru).

КАЖДЫЙ МЕТР НЕФТЕПРОВОДА - ПОД КОНТРОЛЕМ

- Вячеслав Михайлович, расскажите и о других успехах МН «Дружба», с которыми коллектив компании встречает свой профессиональный праздник - День работника нефтяной и газовой промышленности, отмечаемый в этом году 2 сентября.

Совершенствуются технологии. Например, линейная часть нового нефтепровода БТС-2 оснащена эффективной системой обнаружения утечек на базе оптоволоконного кабеля, позволяющая в режиме реального времени не только обнаруживать утечки, но и сигнализировать о приближении к трубопроводу людей и техники. Это способствует предотвращению незаконных врезок в нефтепровод. Сегодня я с уверенностью могу сказать, что контролируем каждый метр нефтепровода «Дружба».

Непрерывно осуществляется диспетчерский контроль транспортировки нефти на протяжении всего трубопровода. Увеличивается качество и точность работы системы телемеханики, большое внимание уделяется совершенствованию системы энергосбережения.

Обновляется и резервуарный парк на пути следования нефтепровода. Практически на всех головных нефтеперекачивающих станциях построены новые стальные

резервуары взамен прежних железобетонных. Во-первых, это позволяет увеличить объём хранения нефти. Во-вторых, новые технологии позволяют повысить безопасность и надёжность самих резервуаров. Подобная полномасштабная модернизация осуществляется на всех направлениях деятельности МН «Дружба».

Реализация проекта БТС-2 и других крупных проектов компании «Транснефть» заметно расширила единую российскую нефтепроводную систему. Кроме того, успешно выполняется долгосрочная «Программа технического перевооружения, капитального ремонта и развития объектов магистральных нефтепроводов», которая направлена на сохранение потенциала уже действующей десятилетиями системы. Идёт планомерная работа по поддержанию надёжности Магистральных нефтепроводов «Дружба»: ежегодно заменяются на новые сотни километров трубопровода.

- *И, конечно же, главный ресурс любого успешного предприятия — это трудовые кадры. Как сегодня, на ваш взгляд, можно охарактеризовать коллектив МН «Дружба»?*

- В коллективе много молодых специалистов. Большое внимание уделяется подготовке и повышению квалификации кадров. По нашим направлениям студенты получают высшее образование в престижных специализированных вузах Уфы, Самары, Москвы, в том числе и в Российском государственном университете нефти и газа имени И. М. Губкина. Кроме этого в системе АК «Транснефть» функционируют собственные



профтехучилища, что позволяет нам решать вопросы с подготовкой кадров для рабочих специальностей.

На протяжении многих лет в системе АК «Транснефть» ежегодно проводится конкурс «Лучший по профессии». Отбор участников осуществляется среди сотрудников районных управлений, которые затем показывают своё мастерство в конкурсах МН

«Дружба», АК «Транснефть», а победители состязаются за звание лучшего по профессии с коллегами из Белоруссии, Украины, Казахстана в рамках международного конкурса.

Активной работой с молодёжью занимается организованный на предприятии Совет молодых специалистов. Например, в рамках этой деятельности ежегодно проводится конкурс на лучшую научно-техническую разработку в районных управлениях, которые в дальнейшем успешно внедряются на объектах системы АК «Транснефть». В августе прошёл семинар молодых специалистов АК «Транснефть», который организовали наши работники на базе спецморнефтепорта «Усть-Луга».



На предприятии существует и совет ветеранов ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба». В числе основных задач совета - привлечение опыта наших уважаемых ветеранов в работе предприятия, решение вопросов социальной поддержки.

Что касается квалификации сотрудников, то, хочу отметить, она существенно растёт. В настоящее время изменились условия труда, используется высокотехнологичное оборудование, соответственно, неизбежно повышаются требования к уровню профессионализма и квалификации сотрудников.

НЕФТЕПРОВОД... НА ГЛУБИНЕ 27 МЕТРОВ!

— Вячеслав Михайлович, в сентябре этого года исполняется 35 лет вашей трудовой деятельности в МН «Дружба». С чего начинался ваш личный путь на предприятии?

— Я начинал свою карьеру простым инженером ещё в Специализированном управлении по предупреждению и ликвидации аварий на нефтепроводах «Дружба». В то время руководством компании была поставлена задача - организовать контроль

сварочных стыков, подготовить и обучить профессиональных сварщиков, а в дальнейшем регулярно проводить аттестации. Моя базовая специальность после окончания



БИТМа - «Оборудование и технология сварочного производства». В 1979 году меня назначили начальником лаборатории сварки и дефектоскопии СУПЛАВа, и мне выпала честь стоять у истоков создания этой

лаборатории.

Затем в течение четырёх лет я работал инженером-приёмщиком нефтяного оборудования в заграничной командировке в Венгерской народной республике, после возвращения из которой занимал руководящие должности в различных подразделениях «Дружбы», и вот уже десять лет являюсь заместителем генерального директора по товарно-транспортной деятельности ОАО «МН «Дружба».

— Ваш многолетний опыт позволяет проводить самые точные аналогии и примеры — как вы охарактеризуете профессию нефтепроводчика, в чём заключаются её престиж и сложность?

— Профессия наша нелёгкая, это точно! На плечах работников нефтяного комплекса страны - огромная ответственность, масштабные задачи.

— Нефтепровод работает круглосуточно, без остановки. Производство очень сложное, в том числе и с экологической точки зрения. Поэтому так велики требования к квалификации и дисциплине каждого члена нашего коллектива, так строги наши экологические стандарты.

Нашим работникам зачастую приходится решать сверхсложные задачи: прокладывать нефтепровод по дну рек, болотистой местности и вечной мерзлоте, под автомобильными трассами федерального назначения, в обход крупных российских

городов. Например, именно под руководством сотрудников МН «Дружба» успешно заменена на новую труба на подводном переходе через Волгу.

А ширина реки, включая пойменную часть, в тех местах составляет 10 километров, глубина - 27 метров! Как видите, для нефтепроводчиков нет задач, которые невозможно решить!

Накануне профессионального праздника я хочу пожелать коллегам здоровья, счастья, успехов в нашем непростом труде и новых свершений на благо нашей страны и нашего предприятия!

Фото Геннадия Самохвалова и из личного архива Вячеслава Арсёнова.

/ Брянская тема. – 2012. - № 9. – С.88 – 91. /



**Уважаемые работники
Магистральных нефтепроводов
«Дружба»!**

Поздравляю вас с профессиональным праздником — Днём работников нефтяной и газовой промышленности! Наша отрасль всегда была и остаётся основным звеном топливно-энергетического сектора.

Эта отрасль обеспечивает эффективную работу и устойчивое развитие экономики страны, укрепляет национальную безопасность, повышает социальный уровень жизни наших соотечественников.

Ваш самоотверженный труд и новаторский подход к делу способствуют успешному развитию отрасли. Желаю вам крепкого здоровья, счастья и новых трудовых успехов на благо России!

Генеральный директор ОАО «МН «Дружба»» О. В. Богомолов

/ Брянская тема. – 2012. - № 9. – С.91. /

О легендарном директоре нефтепровода «Дружба» снимут фильм

Бывший генеральный директор ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» Александр Пейганович станет главным героем документального фильма. Он приурочен к предстоящему семидесятилетию ветерана отрасли.



Александр Иванович 16 лет руководил нефтепроводом. Именно ему после распада СССР пришлось заниматься переводом управления в Брянск.

Соглашение между правительствами СССР, Венгрии, Чехословакии, Польши и ГДР о строительстве нефтепровода было

подписано 18 декабря 1959 года. Разумеется в основе соглашения лежали не только экономические интересы стран, но прежде всего политические. Социалистический блок становился крепче, но за эту крепость страны платили вовсе не одинаковую цену. Например, через десять лет после окончания строительства первой очереди "Дружбы" Польша получала нефти на сумму примерно 145 миллионов рублей, расплачивалась же она химическими продуктами, которые были произведены в том числе на предприятиях, появившихся благодаря перекачке сырья из СССР. Но в ту пору было не принято расценивать такое сотрудничество как попытку превратить Россию в сырьевой придаток Запада.

Нефтепровод "Дружба", несомненно, был грандиозным проектом. Он и поныне втрое превосходит трансаляскинский в США. Рукотворной магистрали предстояло пересечь сотни водных и горных преград, утопать в болотах и искать опору над оврагами.

До развала социалистического блока казалось, что стальная магистраль только крепит дружбу между народами. Однако в 1992 году пришлось покинуть Львов. Вместе с

Александром Пейгановичем целый "львовский десант" высадился в Брянске. Имена всех этих людей уже неотъемлемы от истории грандиознейшего проекта века: В.Ф. Райс, П.П. Белянинов, А.И. Пейганович, А.А. Андреев, Г.Н. Русаков, В.Ф. Дикмаров, А.В. Матвиенко, П.Д. Духанин, А.А. Обыденный, Ф.Г. Резниченко, П.Т. Тюрин, В.А. Лизунов...

Каждый из них писал историю "Дружбы", каждый отдал нефтепроводу молодые годы и мудрость опыта. Александр Пейганович родом из Белоруссии. Мать и отец крестьянствовали в деревне Малеч Березовского района Брестской области. После окончания в 1967 году Днепропетровского химико-технологического института двадцатипятилетний инженер работал мастером на Полоцком нефтеперерабатывающем заводе. Появилась семья, родился первый сын, и тут призвали в армию. Военное командование разрешило дисциплинированному офицеру служить в Полоцке, а когда срок службы истек, Александра Ивановича начали уговаривать: "Не увольняйтесь, к сорока годам будете полковником." Не прельстились, и в сорок лет Александр Пейганович возглавлял уже Новополоцкое управление "Дружбы", причем постоянно учился, что помогло потом стать автором двух изобретений.

- Приходилось не только "пахать" - тогда мы прокачивали нефти на треть больше, чем сегодня, - приходилось ночью вздрагивать, звонить диспетчеру, собирать людей... - вспоминает Александр Иванович о тревожном периоде, когда неполадки перенапряженного нефтепровода были нередки.

Наступил октябрь 1988 года. Начальник Управления магистральных нефтепроводов "Дружба" уходил на пенсию, и согласно нововведению правительства Николая Рыжкова следовало провести выборы нового руководителя. Хоть Полоцк и не близок от Львова, но Пейгановича здесь прекрасно знали. Правда, победил он уже во втором туре выборов.

Победа окрыляла, но не окрасила действительность в розовый цвет. Испытанием стал и переезд в новый город, и трудности общения с людьми, которыми надо было руководить. "Горячие годы", - оценивает то время Александр Иванович. Но позже, в 1992-м, и вовсе припекло - переезд уже в Брянск, где многое предстояло начать с нуля, будто и не было прежних усилий. Ожидали, впрочем, и приятные события - наградили

орденом Дружбы народов. Но главное, команда начала приходить в себя после встрясок, связанных с разделением трубы. Роль генерального директора, по отзыву его коллег, была ключевой.

Фото Леонида Свердлова

/ Брянские новости. – 2012. – 18 октября./

Второй Балтийский



Владимир Путин так оценил стратегическое значение БТС-2: «Новый нефтепровод призван увеличить экспорт нефти и диверсифицировать маршруты поставок. Он послужит укреплению энергобезопасности нашей страны, наших партнеров в Европе. И в целом позволит повысить экономический потенциал России».

ЛУЧШАЯ ЗАЩИТА - НЕФТЕПРОВОД

Проект «БТС-2» разрабатывался с 2007 года, но толчком к началу активного строительства этого нефтепровода стала политическая ситуация. В мае 2009 года являвшийся тогда Президентом Украины Виктор Ющенко подписал указ о реализации проекта Евроазиатского нефтетранспортного коридора (ЕАНТК) на базе нефтяной магистрали Одесса — Броды, долгое время служившей продолжением южной ветки МН «Дружба». Ее предполагалось запустить в аверсном режиме, что в результате могло перекрыть российское экспортное направление. Это создало бы проблемы не только России как поставщику энергоресурсов, но и европейским потребителям российской нефти.



Чтобы предупредить все возможные для нашей страны риски, «Транснефть» при поддержке государства начала реализацию проекта «БТС-2» по маршруту Унеча — Усть-Луга. Сразу после начала строительства недоброжелатели хором закричали о том, что компания свернет поставки по магистральному нефтепроводу «Дружба», отчего пострадают европейские потребители. Но руководство «Транснефти» сразу же опровергло эти домыслы.

— Мы вовсе не собираемся уходить с исторически сложившегося рынка стран Восточной Европы, — сказал президент компании Николай Токарев. — В советские годы в Европе строились предприятия, рассчитанные на физико-химические характеристики именно нашей нефти. Сейчас туда поставляется в общей сложности 85 — 88 млн т сырья в год. И у нас нет намерения уменьшать эти объемы. БТС-2 возводится, чтобы обеспечить независимость России от транзитных государств.

Нефть для заполнения нового западного нефтепровода предполагалось снять с направления на украинский порт Южный, а также с БТС, которая работает с перегрузкой, перекачивая 74 млн т в год при проектной мощности в 70 млн т.

В РИТМЕ СТРОЙКИ



Распоряжение российского правительства о подготовке к реализации проекта вышло еще в январе 2007 года, а в ноябре 2008 года был утвержден основной документ — распоряжение правительства о строительстве и проектировании нефтепровода.

Первый стык на БТС-2 сварили 10 июня 2009 года. Торжественная церемония запуска проекта прошла на НПС № 1 «Унеча» — в символическом месте. Ведь именно отсюда взяли в свое время старт две очереди легендарной «Дружбы»: первая — в 1964 году и вторая — в 1974-м.



В рамках первого этапа реализации проекта БТС-2 (Унеча – Усть-Луга) были построены:

- нефтепровод протяженностью более 1 тыс. км;
- две промежуточные НПС – № 3 и № 7;
- нефтебаза «Усть-Луга» общей вместимостью 400 тыс. м³ (восемь РВСП-50000) и приемосдаточный пункт.

Выполнена реконструкция НПС № 1 «Унеча» и № 5 «Андреаполь».

Поскольку новый нефтепровод имеет стратегическое значение, к реализации проекта были привлечены крупные организации, обладающие значительным опытом по сооружению нефтепроводов: ООО «ЗНГС — Прометей», ОАО «Стройтрансгаз», ОАО «Промстрой», ООО «Усть-Лужская инжиниринговая компания», ОАО «Коксохиммонтаж», ООО «Велесстрой».

Строителям БТС-2 не пришлось трудиться при аномальных морозах, им не нужно было преодолевать участки со скальными породами, как на ВСТО. Трасса проходила по центральной части России с умеренным климатом и развитой транспортной схемой, однако свои особенности возникали и здесь. Большая часть Ленинградской и Смоленской областей — это болотистая низменность с большим количеством мелких ручьев и проток. Мягкие зимы в данном случае явились скорее негативным фактором: болотистые участки не промерзали, практически на всем протяжении строительства приходилось работать в основном с «лежневок».

НПС № 3 и НПС № 7 - промежуточные нефтеперекачивающие станции — возведены на буквально отвоеванных у болот землях. Оригинальная система дренажа позволяет эффективно бороться с заболачиванием этих земель и в будущем.



РАСШИРЕНИЕ БТС-2

В рамках второго этапа предусматривается увеличение пропускной способности системы до 38 млн т нефти в год, строительство четырех НПС – № 2, 4, 6 и 8, реконструкция НПС № 7 с резервуарным парком суммарной вместимостью 80 тыс. м³, а также сооружение отвода на Киришский НПЗ для обеспечения ежегодных поставок в количестве 1,2 млн т нефти в год.

БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО



По традиции компания все сделала со значительным опережением графика. В октябре 2010 года был сварен «золотой» стык. В мае 2011 года завершены гидроиспытания магистрали на всем ее протяжении от Унечи до Усть-Луги, проведена диагностика, подтвердившая высокое качество работ.

К концу октября линейную часть нефтепровода полностью заполнили нефтью. В середине ноября «Транснефть» завершила все строительные и пусконаладочные работы на объектах БТС-2. Система была полностью подготовлена к запуску в эксплуатацию.

Новый нефтепровод не только укрепит позиции России на западном рынке энергоресурсов, но и позволит сделать идущую в Европу систему более надежной с технологической точки зрения. Ведь при необходимости БТС-2 можно использовать как резервную для «Дружбы» или БТС. При любой технологической неполадке или при транзитной заминке нефтяные потоки могут быть переключены на БТС-2 и доставлены тем же потребителям морем через СМНП Усть-Луга.

От реализации этого проекта выиграют и потребители, и поставщики.

Первые получают надежный источник поставок, практически независимый от внешних влияний, а поставщики гарантированный рынок сбыта и возможность маневра в рамках имеющихся мощностей.



МЫ СОСТЫКОВАЛИ СТАРЫЕ И НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Дмитрий Сафонов:

- Реализовать такой грандиозный проект в сжатые сроки было очень сложно, тем более что значительная часть нефтепровода пролегает по болотам. Кроме того, трасса проходила по местам тяжелых боев Второй мировой войны: саперам приходилось обезвреживать проржавевшие боеприпасы, а поисковым отрядам проводить перезахоронения погибших там солдат.

Присоединение к нефтепроводу «Дружба» БТС-2 - это, по сути, стыковка технологий XX и XXI веков. Поэтому ее строительство способствовало и модернизации «Дружбы», подъему на новый, более высокий уровень техники, технологий, повышению квалификации работников.

Я мог бы назвать сразу десятки имен людей, которых действительно можно назвать героями этой грандиозной стройки. Но мне не хотелось бы кого-то выделять особо: большинство строителей БТС-2 работали отлично, вкладывая в реализацию проекта все свои силы, знания, опыт.

Я видел, как люди фотографируются у только что завершенного участка нефтепровода, у преодоленной водной преграды: они гордились своей работой, причастностью к большому делу на благо нашей великой страны.

Павел Сергеев Фото из архива редакции
/ Трубопроводный транспорт нефти. – 2012. - № 1-2. – С.46 – 49./.

Помогут благотворители

Почепский район



В селе Сетолове заложен первый камень в фундамент нового Дома культуры.

Старый ДК пришел в негодность еще в 90-е годы прошлого века. Попытки его отремонтировать тогда не увенчались успехом, и учреждение пришлось закрыть.

Даже находиться там было опасно: фундамент и стены покрылись трещинами.

В прошлом году жители Сетолова написали письмо президенту ОАО «АК «Транснефть» Николаю Токареву с просьбой помочь отремонтировать здание. Президент поручил работникам ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» (дочерней компании ОАО «АК «Транснефть») обследовать «очаг культуры», оценить стоимость ремонта. Выводы экспертов были неутешительны: здание ремонту не подлежит.

Правление ОАО «АК «Транснефть» решило выделить средства на строительство нового Дома культуры.

Заключен договор между ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» и Сетоловской сельской администрацией об оказании благотворительной помощи на сумму 28 млн. рублей.

Аварийное здание снесли, расчистили площадку для строительства.

Состоялась церемония закладки первого камня в фундамент нового здания. Благочинный Почепского округа протоиерей Виталий Кругликов освятил место строительства.

Гостей праздника, среди которых были директор департамента общественных коммуникаций ОАО «АК «Транснефть» Наталья Куцик, гендиректор ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» Олег Богомолов, замгубернатора области Александр Макаров, как принято по русской традиции, встречали хлебом-солью.

Почепский фольклорный ансамбль исполнил народные песни. Жители Сетолова с удовольствием пели и танцевали — сразу стало видно, что в новом сельском ДК будут развиваться все жанры художественной самодеятельности.

Татьяна Юрьева.

/ Брянский перекресток. – 2013. – 19 июня. – С.5./

Подружиться с «Дружбой»



УЖЕ 12 ЛЕТ ОАО
«МАГИСТРАЛЬНЫЕ НЕФТЕПРОВОДЫ
«ДРУЖБА» ШЕФСТВУЕТ НАД
САНАТОРНЫМ ДЕТСКИМ ДОМОМ В
ГОРОДЕ ЖУКОВКЕ БРЯНСКОЙ
ОБЛАСТИ. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ПОПЕЧИТЕЛЬСКОГО СОВЕТА
ДЕТСКОГО ДОМА - ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР ПРЕДПРИЯТИЯ ОЛЕГ

БОГОМОЛОВ. «ДРУЖБА» НЕ ТОЛЬКО ВЫДЕЛЯЕТ ДЕТСКОМУ ДОМУ НЕМАЛЫЕ
СРЕДСТВА, НО И ЗАБОТИТСЯ О СУДЬБАХ ВЫПУСКНИКОВ.

И УЧИТЬ, И ЛЕЧИТЬ

Возрождение Жуковского санаторного детского дома началось в 2001 году — после визита Александра Пейгановича, который тогда был генеральным директором «Дружбы».

— Время было тяжелое. Государственное финансирование отсутствовало, и строительство нашего нового корпуса было заморожено, — вспоминает директор детского дома Виктор Оборок. — Недостроенное здание простояло 13 лет. Если бы мы срочно не нашли средства, его пришлось бы сносить.

Александр Пейганович и его заместитель по социальным вопросам Леонид Никитин — сам выпускник Жуковского детского дома — осмотрели территорию, поговорили с директором. А вскоре на заседании попечительского совета было объявлено: ОАО «МН «Дружба» готово завершить строительство. Руководство предприятия не только выделило на эти цели 7,5 млн. руб., но и включило объект в зону своего особого внимания. Специалисты «Дружбы» контролировали качество работ и своевременное финансирование, помогали в решении оперативных вопросов,

присутствовали на планерках, каждую неделю проходивших на строящемся объекте. В итоге новый корпус был сдан под ключ в декабре 2002 года.

Но и после завершения строительства нефтепроводчики продолжают помогать подшефным. Для детского дома куплена мебель, теле- и радиоаппаратура, посуда, холодильное оборудование, здесь заменена противопожарная система, обновлен автопарк, недавно оборудован новой системой водоочистки бассейн.

— На этот год у нас запланированы текущие расходы на благоустройство территории, одежду воспитанникам, их питание, на подарки детям к праздникам и подготовке ребяташек к новому учебному году, — говорит нынешний генеральный директор «Дружбы», председатель попечительского совета Жуковского санаторного детского дома Олег Богомолов. — Но уверен: не менее важная задача — укрепить здоровье ребят, дать им образование.

Каждый год предприятие приобретает для своих подопечных новую, самую современную медицинскую технику. Недавно в детском доме установили стоматологический кабинет с современным оборудованием, аппараты для водных процедур, прибор для проведения КУФ-терапии (лечение коротковолновым ультрафиолетовым излучением). Предмет особой гордости — дорогостоящий комплекс компьютерной диагностики, который позволяет проводить глубокие исследования состояния здоровья.

— У нас живут ребята, которые имели контакты с людьми, страдающими открытой формой туберкулеза, малыши из неблагополучных семей с хроническими заболеваниями верхних дыхательных путей, — рассказывает Виктор Оборок. — Каждый второй ребенок поступает с дистрофией, отставанием роста. Так что у нас ребят не только содержат, учат, воспитывают, но и лечат. Поскольку возможности областного бюджета ограничены, все, что мы имеем в плане медицинского обслуживания, по большей части заслуга «Дружбы».

Помимо всего прочего, уже несколько лет благодаря помощи нефтепроводчиков детей отправляют на лечение в Евпаторию. «Дружба» выделяет средства на то, чтобы собрать и отвезти детей на курорт, а санаторное лечение оплачивает государство.

Не остаются без внимания и сотрудники детского учреждения: в минувшем году 14 педагогов и медиков получили путевки на отдых за рубежом.

В ДОБРЫЙ ЧАС

Главная задача, которую ставят перед собой администрация детского дома и его попечительский совет, — добиться того, чтобы ребята чувствовали себя здесь как дома. А настоящий дом — это не только вкусный обед и уютная обстановка. Детдомовцы, конечно, больше всего нуждаются в добром, человеческом отношении. Так что и руководители «Дружбы», и обычные сотрудники предприятия регулярно навещают ребят, искренне интересуются их жизнью.



На мемориале «Партизанская поляна» в Брянской области

фото из архива Жуковского санаторного детского дома

В Жуковке изучают основы православной культуры, историю религии. В детском доме реализуют большой проект по патриотическому воспитанию: подростки несут вахту памяти на мемориале «Партизанская поляна» в Брянской области, ухаживают за могилами солдат.

Для воспитанников нередко проводятся экскурсии на объекты нефтепровода. Вполне закономерно, что некоторые из них захотели связать с отраслью свою судьбу. ОАО «МН «Дружба» финансирует обучение одаренных детей в вузах, помогает им найти свое место в жизни.

О многом расскажет, к примеру, история Александры Трошиной. Саше было всего четыре года, когда она после череды больших несчастий в своей маленькой жизни попала в Жуковский санаторный детский дом.

— Моим любимым предметом с детства была математика, — рассказывает Александра. — После школы я окончила строительный лицей, а затем поступила на финансово-экономический факультет Брянского государственного университета.

Саша получила диплом с отличием, но начать самостоятельную жизнь было непросто: ни жилья, ни работы. Ей пришлось вернуться в детский дом. Воспитатели очень рады были ее видеть, но по закону находиться в детдоме совершеннолетние уже не имеют права.



— Чтобы помочь девочке, я обратился к нашим шефам, в ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба», — вспоминает директор Виктор Оборок. — Шефы сразу же приняли решение ее трудоустроить. При этом, конечно, не последнюю роль сыграло то, что Саша всегда училась на «отлично», была очень трудолюбивой и инициативной.

Сейчас Александре Трошиной 30 лет, она вышла замуж. Работает экономистом и учится в Самарском государственном техническом университете — получает второе, профильное, высшее образование.

Людмила Чернуха.

/ Трубопроводный транспорт нефти. – 2013. - № 6. – С.44 – 45./.

Олег Богомолов:

«Много сделано, ещё больше - предстоит сделать»

Профессиональный праздник работников нефтяной и газовой промышленности ежегодно отмечается в первое воскресенье сентября. Для российских нефтяников дата в этом году особенная: 20-летие отмечает АК «Транснефть». В 2014-м отпразднует свой полувековой юбилей дочерняя компания «Транснефти» - Магистральные нефтепроводы «Дружба». Работники многотысячного коллектива «Дружбы» трудятся в четырнадцати российских регионах, а центр управления находится в Брянске. О прошлом, настоящем и будущем одной из главных нефтяных магистралей страны рассказал в своём интервью генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Олег Богомолов.

- Олег Валентинович, с чего начиналась Ваша работа в качестве руководителя предприятия?

- Меня назначили на эту должность в феврале 2012 года, а в конце марта был запланирован пуск БТС-2. И, конечно, главной задачей было обеспечить отгрузку первых партий российской нефти в рамках этого проекта. Если помните, 23 марта 2012 года в тестовом запуске системы принял участие Владимир Путин, давший тогда старт загрузке танкера «Невский проспект». И на мне, и на всех работниках «Дружбы» лежала огромная ответственность: надо было достойно завершить большое дело, которое журналисты окрестили «стройкой XXI века». После пуска БТС-2 протяжённость наших нефтепроводов увеличилась на 1000 км. Созданное ранее Новгородское РНУ сейчас обслуживает участок от ЛПДС «Унеча» в Брянской области до порта Усть-Луга (Ленинградская область). Если говорить о других задачах, стоявших перед коллективом, все они были мне знакомы - я ведь шесть лет работал главным инженером «Дружбы».

- В разгаре реконструкция «Дружбы-1», работа сегодня сосредоточилась в Пензенской области. Есть ли здесь какие-либо сложности, проблемы?

- Приходится распутывать целый клубок этих проблем. Областной центр развивается, идёт массовая застройка пригородов. И в этих условиях надо изменить трассу нефтепровода, отведя её от Пензы, ведь разросшиеся за несколько десятилетий кварталы уже подошли к ней слишком близко. Естественно, пришлось увеличить протяжённость нефтепровода на этом участке, в результате возникла необходимость сооружения в окрестностях Пензы новой НПС. Дополнительные затраты на строительство обходного 89-километрового участка и станции были необходимы - безопасность людей превыше всего. Самые большие сложности при сооружении



Генеральный директор ОАО «МН «Дружба» Олег Богомолов

обходных маршрутов связаны с землеотводом. Наши проектировщики буквально искали лазейки между участками частных землепользователей. Надо ещё и с местными властями взаимодействовать: тяжёлая строительная техника должна следовать по строго определённым маршрутам, воздействие на дороги необходимо минимизировать. Надо учитывать требования экологов и Россельхознадзора, не забывать о возможности нахождения рядом с новой трассой памятников истории, объектов культурного наследия... В общем - задача со многими неизвестными.



Конечно, мы приобрели немалый опыт, выполняя ранее обход Орла. Работать в Пензенской области было уже легче. Новую нитку «Дружбы-1» подключили к общей магистрали в конце прошлого года. Но по территории Пензы проходит и нитка «Дружбы-2». Сейчас разрабатывается проект её переноса. Строительство начнём в 2017 году.

- Какие события стали для дочернего общества самыми значимыми за последнее время? Какие

мероприятия, выполненные в рамках программ реконструкции и модернизации, Вы могли бы отметить особо?

- На мой взгляд, незначительных событий не было. В прошлом году заменили 256 км линейной части, сдали в эксплуатацию подводные переходы, резервуары. И ни об одном объекте я не могу сказать: «Легко сделали». Каждый по-своему сложен, на каждом свои проблемы. Везде наши работники ищут эффективные технические решения и, как ни громко это звучит, вкладывают частичку души. Много сделано, ещё больше предстоит сделать.

- Расскажите о перспективах развития предприятия. Есть ли впереди крупные инвестиционные проекты?

- Как писал великий Маяковский: «Я планов наших люблю громадьё...». Планов так много, что в «Дружбе» создано даже управление инвестиционных проектов. В этом году на ЛПДС «Никольское» и «Лопатино» отремонтируем три резервуара, две магистральные и две подпорные насосные, на «Никольском» построим ещё один резервуар - двадцатитысячник. На линейной части работы идут на 21-м участке, 11 из них - подводные переходы.

Полная реконструкция линейной части «Дружбы-1» со всеми НПС и ЛПДС завершится в 2017 году. Потом приступим к реконструкции «Дружбы-2», ей к тому времени уже будет больше сорока лет, и как раз придёт срок заняться этой веткой нефтепровода.

- Компания всегда уделяла огромное внимание экологической безопасности. Как строится работа в этом направлении?

- Самый яркий пример - БТС-2. Проект реализован в соответствии с предельно строгими требованиями промышленной и экологической безопасности. При строительстве линейной части использовались современные изоляционные материалы, запорная арматура с максимально высоким классом герметичности, оборудованная системами телемеханики и автоматики. На всём протяжении трассы созданы аварийно-спасательные подразделения. Организована система контроля источников загрязнения окружающей среды. В соответствии с международным стандартом ISO 14001B в

«Дружба» внедрена система экологического менеджмента. Прошедшая в мае очередная аудиторская проверка подтвердила: система соответствует всем требованиям стандарта. Мы используем любую возможность, чтобы рассказать и объяснить: охрана окружающей среды - неизменный приоритет для «Транснефти», для «Дружбы». Когда летом в Брянске проходил фестиваль дикой природы «Золотая черепаха», мы помогли его организовать. На открытии специалисты предприятия рассказали об экологической политике «Транснефти», о нашей работе в этой области.

- «Дружба» активно участвует в благотворительных проектах, а Вы, несмотря на занятость, нередко находите время, чтобы навестить подшефных. Что значит лично для Вас эта работа?

- В подшефном детском доме я был и на новогоднем утреннике, и 1 сентября, сажал там деревья - мы решили заложить рядом аллею. Считаю: сотрудники как можно чаще должны там бывать, общаться с детьми. Те ведь уже видели в своей жизни слишком много горя. Надо дать им больше добра, теплоты. Помощь не может измеряться только деньгами, необходимо живое участие старших.

- Олег Валентинович, Вы нефтяник в третьем поколении. Чему учили Вас отец и дед, какие качества характера прививали?

- Дед мой, к сожалению, умер, когда я был ещё совсем маленьким. А вот отец, которому недавно исполнилось 75 лет, дал мне очень много: его принципиальность, честность в делах производственных и личных, которым он учил меня с детства, всегда были для меня эталоном. Отец и сейчас в курсе всех новостей, легко решает сложнейшие кроссворды, даёт точные оценки событиям, явлениям. Он не сдаётся, ведёт здоровый образ жизни. Этому я тоже у него научился.

— Вашим хобби стала игра в хоккей... Как часто удаётся погонять шайбу? К каким достижениям в спорте стремитесь?

При моём режиме работы о достижениях можно говорить лишь в шутку. Времени хватает на два-три поединка в месяц. Хоккей нравится мне тем, что требует полной сосредоточенности, отдачи. На рыбалке, охоте всё равно часто думаешь о работе. А

когда у тебя в руках клюшка, тут уж ни до чего. После матча каждый раз вспоминаю абсолютно верную фразу: «Лучший отдых - смена занятий».

Владимир Павлов

/ Брянская тема. – 2013. - № 9. – С.16 – 17./

«Дружба»: и в будни, и в праздники!

Последняя неделя августа выдалась очень напряжённой для работников «Дружбы». В это время в Брянске проходили соревнования по пожарно-прикладному спорту среди команд добровольных пожарных дружин «Транснефти». На состязания приехали сильнейшие спортсмены из 17 дочерних обществ компании — от Хабаровска до Санкт-Петербурга. В это же время на Брянщине проводились масштабные учебно-тренировочные занятия — работники «Дружбы» отрабатывали действия по ликвидации аварий на нефтепроводе, расположенном в болотистой местности. Учения прошли успешно. Примечательно, что в соревнованиях по пожарно-прикладному спорту победила команда «Дружбы»!



Финал соревнований «Транснефти» по пожарно-прикладному спорту —



Насыщенная событиями неделя завершилась торжественными мероприятиями, посвящёнными профессиональному празднику российских нефтяников и 20-летию юбилею АК «Транснефть», где чествовались ветераны отрасли, награждались лучшие

сотрудники. «Брянская ТЕМА» публикует наиболее яркие выступления, отзывы и воспоминания участников этого большого торжества.



**Дмитрий Бузлаев, главный инженер
ОАО «МН «Дружба»**

Уважаемые работники Магистральных нефтепроводов «Дружба»! Поздравляю вас и желаю вам и всем вашим родным, близким людям здоровья, счастья, благополучия!

Вспомнился эпизод из богатой истории «Дружбы». 1970-й год - наводнение в Карпатах. Маленькие реки превратились в бушующие потоки. В горах начались оползни. В одном из огромных оползней оказалась и наша труба. В кратчайшие сроки был изготовлен воздушный переход, восстановлена перекачка нефти. Ветеран «Дружбы» Николай Васильевич Мокеев (я вижу, он сегодня здесь, в этом зале) помнит, как быстро тогда принимались решения, как смелые технические идеи моментально воплощались в металле.

И сегодня любой из нас, где бы он ни трудился - на трассе, в лаборатории, за диспетчерским пультом, вправе гордиться своей причастностью к общему большому делу. Кажется, совсем недавно мы построили Вторую Балтийскую трубопроводную систему - БТС-2. «Уже сейчас стабильные поставки нефти из порта Усть-Луга являются неотъемлемой составной частью общеевропейской системы снабжения энергоресурсами». Я процитировал слова президента компании «Транснефть» Николая Петровича Токарева.

Компания «Транснефть» отмечает сейчас своё 20-летие, «Дружба» в следующем году будет праздновать полувековой юбилей. У нас хорошие традиции, ветераны, делами которых мы гордимся; замечательные молодые специалисты, которые продолжают дело старшего поколения.

Впереди у нас масштабные планы и новые проекты. Убеждён, что коллективу «Дружбы» предстоит вписать много новых страниц в историю трубопроводного транспорта России!



**Светлана Ковалёва, начальник
отдела ОАО «МН «Дружба»**

- Компания «Транснефть» организована в 1994 году, я работаю в отрасли с 1992 года. Лично для меня самое главное - крепкая дружеская атмосфера, которая всегда существовала на «Дружбе». Радостно смотреть, как рядом растут специалисты.

Нас с удовольствием учили более опытные коллеги, теперь сами мы делимся опытом! Гордость испытываешь, когда сдаётся новый объект. Самая крупная стройка последних лет - БТС-2. Сейчас мы реализуем большую программу по реконструкции нефтепровода «Дружба-1» - это масштабная работа по замене трубы. Реализация программы требует огромных сил, средств. И ответственность, конечно, огромная. Работы должны быть завершены в 2018 году.



**Эдуард Николаевич Скачков,
председатель совета ветеранов ОАО «МН
«Дружба»**

- Пусконаладку всех нефтеперекачивающих станций «Дружбы» делали с участием специалистов комплексной лаборатории, которая находилась в Брянске. Вместе с нами учились и работали ставшие в дальнейшем

руководителями Геннадий Николаевич Русаков, Александр Викторович Матвиенко и другие.

Позже наш опыт пригодился, и специалисты комплексной лаборатории активно помогали в наладке оборудования на многих станциях в Сибири, Приволжском регионе и Краснодарском крае. С окончанием пусконаладочных работ нашу лабораторию реорганизовали в специализированное управление по предупреждению и ликвидации

аварий (СУПЛАВ). Некоторое время его возглавлял Николай Васильевич Мокеев, а затем руководителем назначили меня.

В том, что НПС «Высокое» быстро стала российской станцией, есть и моя заслуга... Когда в период развала СССР разваливалась и «Дружба», нужно было получить согласие коллектива станции на переход под российскую юрисдикцию. В то время станция принадлежала Гомельскому районному управлению. И кадры больше тяготели к Белоруссии. Привыкли люди. Руководство во главе с начальником Григорием Гавриловичем Вороницким упрашивало, и они склонны были проголосовать за то, чтобы остаться в составе Гомельского управления. И тогда я пришёл на профсоюзное собрание. Говорил, убеждал, как умел.

Люди слушали, многие сомневались, но я убедил их, и коллектив проголосовал за присоединение к российской части нефтепровода (а в то время главным было решение общего собрания). С готовыми документами срочно выехал в Москву, в главк. А он тоже разваливался, доживая последний час.

«Давайте скорее ваши документы, а то мы сдаём печать», - сказала мне секретарь. Документы подписали, заверили печатью. Позже в Брянске окончательно оформили акт приёма-передачи, и станция стала российской. На наш счёт после этого поступили первые рубли. Люди стали получать вовремя зарплату, начался новейший период в истории Брянского районного управления, которое я первым тогда и возглавил. Новое молодое управление набиралось сил, опыта. И, когда уходил на пенсию, оно было передано Александру Николаевичу Савину в лучшем виде, под стать всей легендарной «Дружбе».

Но и на пенсии долго не усидел. Товарищи по работе избрали председателем совета ветеранов ОАО «МН «Дружба».

Эта общественная работа не только ответственная, но и весьма хлопотная. Нужно заботиться о своих товарищах по ветеранскому корпусу, помогать и словом, и делом. Оценка моей работы видна в том, что недавно меня снова переизбрали председателем совета ветеранов предприятия.



**Геннадий Николаевич Русаков,
ветеран ОАО «МН «Дружба»**

- В этом году исполняется ровно 50 лет, как я окончил Новочеркасский политехнический институт. 5 августа 1963 года нас, молодых специалистов, направили на работу в Альметьевск. Первая должность на предприятии - слесарь 4-го разряда. Руководители

говорили: «Не думайте, что всему научились в институте. До тех пор, пока не познаете все технологические тонкости, вы не будете хорошими специалистами.». Зато потом, в 29 лет, я стал самым молодым начальником управления нефтепровода (в Новополоцке), в подчинении у меня было 1200 человек.

Однажды пришла команда - увеличить объёмы перекачки нефти по направлению Новополоцк - Вентспилс. За полгода нужно было запустить две новые станции. Работали в чистом поле. Распорядок был такой: в 5 утра подъём, в 6 нужно быть на рабочем месте, и только в 10 вечера возвращались домой. Когда строительство близилось к завершению, лично позвонил министр нефтяной промышленности СССР Николай Алексеевич Мальцев. На его вопрос, как продвигаются дела, ответил, что работаем по плану: по каким-то пунктам опережаем на день-два, по каким-то опаздываем. Спрашивает: «Когда пустите станцию?». Говорю: «По плану - 29 июня». Эта дата совпадала с моим днём рождения. И вдруг такое указание получаю от министра: завершить работы на неделю раньше. И трубку бросил. Жёсткий был человек, но справедливый. Несмотря ни на что, мы все работы завершили к 22 июня. Тогда мне вручили первый орден - «Знак Почёта».

Виктория Колпакова, председатель совета молодых специалистов

- В настоящее время на предприятии трудится около 80 молодых специалистов. Помимо основной своей деятельности они вовлекаются во многие наши плановые мероприятия - участвуют в семинарах, соревнованиях, концертах творческой



самостоятельности. Начиная с 2009 года мы проводим слёты молодых специалистов. Первый состоялся в Брянске. В этом году семинар собрал молодых специалистов дочерних обществ «Транснефти» (от Балтики до Дальнего Востока!) в Новгородской области. Ежегодно проводится научно-техническая конференция. Сотрудница МН

«Дружба» Анна Исакова входила в тройку финалистов самого главного этапа конкурса, проводимого среди лучших молодых специалистов АК «Транснефть». А недавно собственными силами подготовили праздничный концерт ко Дню нефтяника. Полтора часовое мероприятие готовили 2 месяца, зато каждый смог проявить свои таланты!



**Николай Пуцко, водитель
ЛПДС «Унеча»**

- 40 лет работаю в «Дружке». Отслужил в армии, в 1973 году устроился водителем на станцию «Высокое» (сейчас это ЛПДС «Унеча»), и, как говорят, получил свою путёвку в жизнь. 14 лет проработал на грузовой машине - исколесил тысячи километров по

России, Белоруссии, Украине. С 1987 года тружусь водителем автобуса - доставляю сотрудников ЛПДС «Унеча» на работу и дежурства. В выходные и в праздники без сожаления выхожу на смены, потому что понимаю, каждый из нас - частичка одной большой системы, которая должна непрерывно работать!

/ Брянская тема. – 2013. - № 9. – С.18 – 19./

Вести с предприятий

...В ОАО «Магистральный нефтепровод «Дружба» в начале месяца прошел первый тур 14-го конкурса молодежи на лучшую научно-техническую разработку 2013 года, для участия в котором 79 участников в структурных подразделениях предприятия подготовили 50 работ. 20 из них после рецензирования были представлены на первый тур. В конкурсе участвовали и студенческие работы (Самарский ГТУ). Конкурсная комиссия, возглавляемая главным инженером «Дружбы» Дмитрием Бузлаевым, присудила первое призовое место инженеру-энергетику Максиму Маслову. Определены победители по семи секциям конкурса. Они будут направлены для участия во втором туре конкурса молодежи ОАО «АК «Транснефть». Выявлены также три призёра из числа студентов.

/ Брянский перекресток. – 2013. – 18 декабря. – С.4./

Подарок Высокому от нефтяников



Необходимость в капитальном ремонте Высоковского сельского Дома культуры назрела давно. В последние годы проводить мероприятия в здании стало практически невозможно: текла крыша, требовали ремонта полы, стены, обветшали коммуникации... А ведь этот Дом культуры является единственным местом, где собираются жители самого крупного в районе поселения и работники расположенной рядом с Высоким

линейной производственно-диспетчерской станции «Унеча» магистральных нефтепроводов «Дружба» для проведения досуга.

Не секрет, что средств на приведение здания в надлежащий вид в бюджете местной администрации не было. И тогда было принято решение обратиться к руководству компании «Транснефть» и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба».

Как рассказал глава администрации Унечского района А.П. Теплый, генеральный директор «Дружбы» Олег Валентинович Богомолов, прежде чем выделить деньги, лично осмотрел здание, и пришёл к выводу, что помочь просто необходимо. Вскоре на ремонт были направлены 9,2 миллиона рублей. За такую помощь А.П. Теплый выразил руководству компании «Транснефть» и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» огромную признательность.

Сейчас работы по капитальному ремонту клуба, которые велись при непосредственном участии главы сельской администрации П.В. Галабурда, завершены.



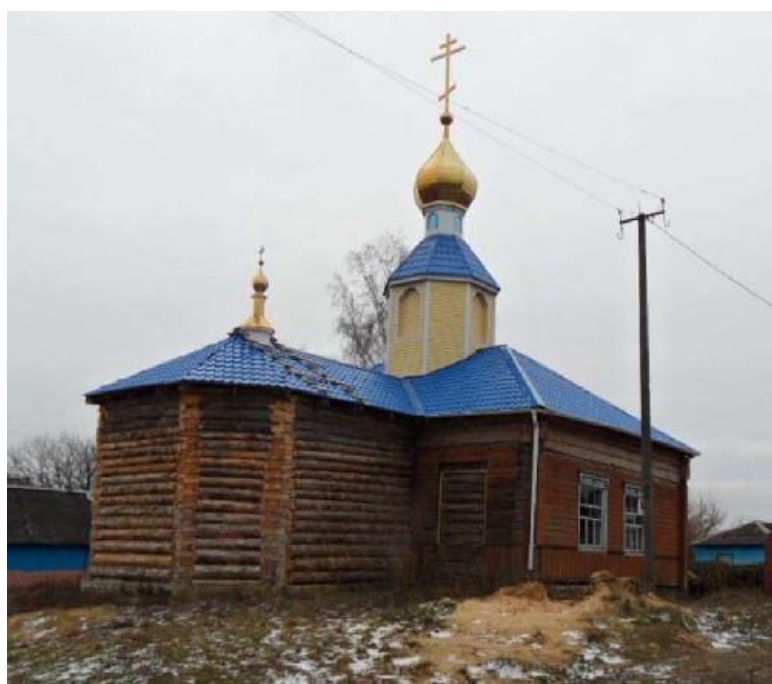
По-новому отделаны фасад, стены, внутри помещения заменены полы, электропроводка, отремонтирована крыша, приведено в порядок отопление, смонтированы пожарная сигнализация и система видеонаблюдения, установлена новая сантехника. Кроме того, приобретены новые кресла для зрительного зала, со вкусом оформлена сцена. Благоустроена территория клуба, заасфальтирован подъезд к зданию, выполнено ограждение, оборудована детская площадка и каток. Словом, жители Высокого и работники ЛПДС «Унеча» теперь смогут

отдыхать в самых комфортных условиях, ничем не уступающих городским.

О том, чтобы все желающие смогли найти себе занятие по душе, позаботятся работники Дома культуры. Его директор, Ирина Петровна Тугай, рассказала, что здесь

уже не первый год действуют несколько тематических клубов по интересам, музыкальные и театральные кружки, регулярно проводятся концерты и творческие вечера. А теперь, в обновлённом здании, возможностей для разнообразия досуга селян стало намного больше.

Однако на этом сотрудничество местной власти и нефтяников не закончится. Буквально в ста метрах от клуба находится сельская школа, территория которой является одной из самых красивых и благоустроенных в области. Не случайно на базе школы неоднократно проводились областные мероприятия. Во дворе и внутри школы всё выглядит на «пять», а вот крыша давно требует замены. И руководством компании



«Транснефть» и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» решено выделить деньги на эту работу. Крыша будет выполнена в том же стиле, что и на Доме культуры. Продолжится и начатое недавно строительство церкви, в финансировании которого нефтяники также примут участие. В результате центр села

преобразится, примет современный вид.

Начальник ЛПДС «Унеча» Ю.Е. Синица считает, что такое сотрудничество взаимовыгодно.

- Большинство наших работников живёт в Высоком, их дети ходят в местную школу, - сказал он. - И нам очень приятно, что мы можем оказать реальную помощь в развитии сельского поселения.

А. Иванова

/ Унечская газета (Унечский район). – 2014. – 15 января. – С.2./

Вести с предприятий

** ** *

Жуковскому детскому дому исполнилось 70 лет. Его открыли в мае 1944-го, после освобождения Брянщины, для беспризорников и осиротевших детей войны. Более 15 лет детскому дому помогает коллектив **ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба»**. Шефы строили новый корпус, помогали с ремонтом, ежегодно выделяют более миллиона рублей. Как сообщил директор детдома Виктор Оборок, уже более десяти лет ребята оздоравливаются в Евпатории, что тоже финансируется за счет МН «Дружба». Как и закупка значительной части медицинского оборудования. «Мы помогли это все сделать для воспитанников, чтобы они росли крепкими духовно и физически», — заявил гендиректор ОАО «МН «Дружба» Олег Богомолов.

/ Брянский перекресток. – 2014. – 18 июня. – С.6./

Фотоловушка под Брянском «поймала» очередных добытчиков песка

Июнь 17, 2014



Фотоловушка, недавно установленная в пригородном лесу в рамках объявленной в феврале акции, помогла задержать очередных нарушителей закона, сообщили REGTime в пресс-службе управления лесами Брянской области.

Мужчины, которые вели незаконную добычу песка в карьере, не подозревали, что камера уже зафиксировала их действия и отправила фотографию в Брянское лесничество. На место незамедлительно выехали участковый лесничий и сотрудники РОВД. Трое жителей Брянского района так и не успели погрузить песок в грузовик.

Это уже не первый случай задержания нарушителей с помощью фотоловушки. Так, в начале апреля сообщалось, что под Брянском «пойманы» мужчины (их точное количество не уточняется), которые также незаконно пытались вывезти из пригородного леса песок. Благодаря оперативно полученной информации с устройства, сотрудники полиции успели перекрыть дорогу нарушителям и технике. Материалы были переданы в правоохранительные органы.

Прокомментировал ситуацию председатель БРЭОО «Брянские экологи» Дмитрий Комков. «Когда мы начинали этот проект совместно с НП «Дружба» и управлением городских лесов, мы были уверены, что работа ловушек будет эффективной. Это только первые результаты и показательно, что в одном случае группу нарушителей задержали и правоохранительные органы ведут расследование, а во втором случае удалось предотвратить совершение правонарушения. Профилактика — вот наша основная цель. Все кто хочет заглаживать лес и наносить ущерб природе должны помнить — у них есть перспектива стать фигурантами уголовных дел, ведь фото ловушки следят за лесами!», — сказал эколог.

Отметим, за незаконную добычу песка штраф физических лиц составляет 3-5 тыс. рублей, для предпринимателей и организаций — от 100-300 тыс. рублей. С нарушителя также взыскивается ущерб, причиненный окружающей среде (при вырубке леса, разрушении почвы, разработке карьера). Например, для «разработчиков карьера», которые незаконно вывезли 10 тыс. кубометров песка, он составляет более миллиона рублей.

Фотоловушки — это специальное оборудование с камерой и датчиком движения. Фото- и видеоматериалы устройство передаёт по каналам сотовой связи. Такое приспособление помогает обнаружить нарушителя экологии, заснять его на месте преступления и оперативно передать информацию в уполномоченные органы. По мнению специалистов, фотоловушки эффективны в борьбе с несанкционированными свалками.

Как заявлял в январе текущего года директор ГКУ «Брянское лесничество» Геннадий Сельчуков, первые четыре фотоловушки приобретены на внебюджетные

средства, благодаря сотрудничеству общественной организации «Брянские экологи» и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба». Стоимость прибора — 15 тыс. рублей. Места их расположения по понятным причинам не уточняются.

/ «Город_24» [Электронный ресурс] : информ. агентство. – Режим доступа : <http://gorodbryansk.info/2014/06/les-4/>

Геннадий Сельчуков: «Фотоловушки можно ставить на каждом съезде с трассы в лес»

Январь 31, 2014



Презентация фотоловушек, которые будут установлены для борьбы с теми, кто мусорит в лесу, прошла в ГКУ «Брянское лесничество» в четверг, 30 января, сообщает корреспондент REGTime. Пока таких ловушек четыре, но вся программа рассчитана на установку, как минимум, 25 ловушек.

Инициатива по установке фотоловушек в лесах вокруг Брянска — совместный проект общественников из организации «Брянские экологи», ГКУ «Брянское лесничество» и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба». Каждая фотоловушка — это специальное оборудование маскировочной окраски с камерой и датчиком движения. Фото- и видеоматериалы фотоловушка передает по каналам сотовой связи в режиме он-лайн. Такое приспособление поможет обнаружить нарушителя экологии, заснять его на месте преступления и оперативно передать информацию в уполномоченные органы.

«В последнее время усугубилась ситуация с несанкционированными свалками. Во-первых, это объясняется увеличением нагрузки на лесных инспекторов, во-вторых, свою роль сыграло десятикратное повышение тарифов на размещение отходов на полигонах ТБО. Раньше за один кубометр мусора нужно было платить 9 рублей, теперь — 90. А в

каждом самосвале — не меньше 40 кубов. Поэтому нерадивые руководители предприятий прямо говорят водителям, чтобы те сваливали отходы в ближайшем лесу», — говорит директор ГКУ «Брянское лесничество» Геннадий Сельчуков (на фото).

Фиксация нарушений — а фактически каждый прибор является камерой фото- и видеофиксации — поможет улучшить экологическую ситуацию в лесах рядом с областным центром, как минимум, с помощью штрафов. «Штрафы для физических лиц — от пятисот до двух с половиной тысяч рублей, юридических — до 100 тысяч рублей. На каждом съезде с трассы в лес можно ставить такую ловушку и выписывать штрафы



каждый день», — поясняет г-н Сельчуков. Уже есть положительный пример применения таких ловушек — в Московской области, он демонстрирует эффективность подобного метода борьбы с проблемой замусоривания лесов.

Сейчас в Брянское лесничество поступила первая партия фотоловушек — 4 единицы.

Спецтехника была приобретена на внебюджетные средства, благодаря сотрудничеству общественной организации «Брянские экологи» и ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба»». Стоимость каждой фотоловушки — 15 тыс. рублей. Всего предполагается развесить 25 ловушек. Места их расположения по понятным причинам не называются, хотя начальник службы по связям с общественностью ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» Андрей Ануфриков уверил, что одна из фотоловушек будет обязательно установлена рядом с территорией «Дружбы» в Фокинском районе. «Каждую весну и осень работники «Магистральных нефтепроводов «Дружба» выходят на субботники. Сотни людей работают, чистят опушку леса в Фокинском районе Брянска, где, увы, очень часто можно найти и следы пикников, и свалки бытового мусора. Во время этих субботников мусор вывозят грузовиками. Надеемся, что установка

фотоловушек, в том числе, и сделает наши знаменитые брянские леса чище», — сказал он на презентации.

Свои фотоловушки намерены устанавливать и «Брянские экологи». ««Брянские Экологи» не первый год борются с несанкционированными свалками в городе и окрестностях. Старшеклассники и студенты руками собирают на субботниках десятки кубометров бытовых отходов, — говорит председатель совета организации Дмитрий Комков. — Зачастую с одного места вывозится несколько полных грузовиков мусора. А ведь этот мусор не выпадает, как град, — его приносят и бросают, в основном, жители окрестных домов. Решение «мусорной» проблемы может быть только комплексным: ликвидация имеющихся свалок, разъяснение населению недопустимости загаживания городских улиц, организация работы по вывозу мусора с контейнерных площадок и увеличение их количества в необходимых местах, а также выявление лиц, не способных донести мусорные пакеты до урны и/или попасть в неё. Такие граждане нуждаются в «тренировках» силы и меткости. Фотоловушки должны помочь выявить «нуждающихся».

/ «Город_24» [Электронный ресурс] : информ. агентство. – Режим доступа : http://gorodbryansk.info/2014/01/photo_trap/

Ансамбли села Высокое

В СЕЛЕ ВЫСОКОЕ БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ ВНОВЬ ОТКРЫЛИСЬ ДВЕРИ ДОМА КУЛЬТУРЫ. ПРОВЕСТИ ЗДЕСЬ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ПОМОГЛО ОАО «МН «ДРУЖБА».

Высокое — самый крупный из 85 населенных пунктов Унечского района Брянской области. Немалая часть его жителей — работники и пенсионеры ЛПДС «Унеча».

— Поселок нефтепроводчиков был основан в 1965 году на краю старого села во время строительства «Дружбы», — вспоминает глава районной администрации Андрей Теплый. — Там работает своя котельная, детский сад, школа, фельдшерский пункт,

магазины... Вот только Дом культуры находился в последнее время в аварийном состоянии.



фото из архива САО «МН «Дружба»

Здание появилось в поселке четверть века назад. Со временем мягкая кровля, выстеленная рубероидом, начала течь, постройка быстро ветшала. А в прошлом году крыша, не выдержав проливных дождей, провалилась в одном углу окончательно. Специалистам администрации сельского поселения (их кабинеты располагались на

втором этаже) пришлось брать ведра и, как на тонущем корабле, вычерпывать из нескольких комнат воду, спасать бумаги и мебель.

— Это стало последней каплей, еще немного, и дом бы рухнул, ведь он ни разу по-настоящему не ремонтировался, денег на это не было, — говорит директор Дома культуры Елена Тугай. — Тогда и было принято решение провести экспертизу здания и составить смету на ремонт.

За поддержкой сельчане обратились в ОАО «МН «Дружба». Вложения требовались серьезные, а Общество уже не раз помогало что-то подлатать в Доме культуры.

— «Дружба» пошла нам навстречу. Не только все отремонтировали, но и купили оборудование, мебель, благоустроили территорию, установили детский городок, залили лед для хоккеистов, — рассказывает Андрей Павлович.

Капитальный ремонт длился девять месяцев. За это время здание обзавелось новой двухскатной кровлей из металлопрофиля — теперь вода на ней точно задерживаться не будет. Отремонтированы потолки, стены отделаны современными материалами. Обновлено зрительный зал, рассчитанный на 200 мест, и сцена — здесь уже репетирует народный ансамбль. Важным приобретением стал зал для игры в бильярд и настольный теннис. Куплены новые комфортабельные кресла, оборудование для просмотра фильмов, отремонтирована кинопроекторная. В Доме культуры заменена электропроводка, устроено дополнительное освещение, смонтирована новая противопожарная сигнализация и система видеонаблюдения. И это еще далеко не все.

— Мы договорились с руководством нефтетранспортного предприятия, что они помогут заменить кровлю в школе и достроить церковь в Высоком, — говорит глава администрации. — Село получит ансамбль из отремонтированных в одном стиле зданий, и чем бережнее мы будем к ним относиться, тем дольше они нам прослужат.

Людмила Чернуха.

/ Трубопроводный транспорт нефти : регион. вып. «Юго-Запад».

– 2014. - № 3. – С.54./.



Открытое акционерное общество «МН «Дружба»»

ОАО «МН «Дружба»» входит в группу ТРАНСНЕФТЬ.

Профиль деятельности: транспортировка, хранение, распределение нефтепродуктов.

ОАО МН «Дружба» - дочерняя фирма ведущей компании России по транспорту нефти ОАО АК «Транснефть».

ОАО МН «Дружба» представляет собой мощное трубопроводное предприятие по перекачке углеводородного сырья.

ОАО МН «Дружба» проходит через Россию, Украину, Беларусь, Польшу, Чехию, Словакию, Германию, Венгрию, Латвию, Литву. На своем пути трубопровод пересекает Волгу, Оку, Днепр, Днестр, Вислу, Дунай, сотни малых рек, тысячи автомобильных и железных дорог, пролегает через болота Полесья, Карпатские горы.

В систему магистральных нефтепроводов «Дружба», оперативно управляемых с территориального диспетчерского пункта гор. Брянска, входит 8,9 тыс. км. трубопроводов (из них 3,9 тыс. км на территории России), 46 насосных станций, из них четыре головные - «Лопатино», «Клин», «Никольское», «Унеча», резервуарные парки. На эксплуатации и обслуживании этих уникальных и сложных технических сооружений занято около 4 000 человек.

Все объекты по перекачке: насосные станции, резервуарные парки и линейная часть автоматизированы и находятся в режиме телеуправления, на станциях ОАО МН «Дружба» внедрена микропроцессорная технология управления и контроля.

В состав ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» входят три районных управления - Куйбышевское, Мичуринское, Брянское и производственно-эксплуатационное управление (ПЭУ).

Между всеми подразделениями ОАО МН «Дружба» сложились нормальные производственные отношения. Высокая квалификация сотрудников ОАО МН «Дружба» и большой опыт помогают коллективу справляться с трудностями и находить решение сложных технических и технологических задач.

ОАО МН «Дружба» стабильно выполняет планы по поставкам нефти потребителям, постоянно наращивая объемы перекачки.

Средства, полученные от основной деятельности, позволяют ОАО МН «Дружба» вести большую работу по обеспечению надежности и увеличению пропускной способности магистральных нефтепроводов, дают возможность решать социальные вопросы.

Коллектив ОАО МН «Дружба» ясно осознает, что его работа сопряжена с экологической опасностью. Особо сложные участки - переходы через реки, ручьи, овраги, автомобильные и железные дороги находятся под неусыпным контролем, малейшие неисправности незамедлительно устраняются.

Социальная политика ОАО «МН «Дружба» предусматривает своевременную выплату достойной заработной платы, помощь в решении проблем жилья и быта, социальные гарантии, которые распространяются не только на сотрудников, но и ветеранов и пенсионеров предприятия.

На территории России МН «Дружба» проходит через 9 областей и 32 района.

Руководство ОАО «МН «Дружба» работает в тесном контакте с местными администрациями, чутко вникает в нужды регионов, оказывает помощь пенсионерам, инвалидам, малоимущим семьям, детским домам.

/ Книга нефти [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://kniganefiti.ru/company.asp?company=1183/>

Библиография

1. Акционерное общество открытого типа «Магистральные нефтепроводы «Дружба»: Вот так историю и пишут / материал подготовил В. Васенков // Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.3.
2. Андреев, В. Направление – Смоленск / В. Андреев // Брянский рабочий. – 1964. – 1 сентября. – С. 3.
3. Афроимов, И. Все в порядке на «Десне» / И. Афроимов // Брянский рабочий. – 1981. -6 сентября. – С.1.
4. Бибиков, В. "Дружбу" строили вместе: И сегодня нефтяная артерия дает работу и благополучие соседям / В. Бибиков, В. Дралюк (Минск - Гомель) // Российская газета. Прил. Союз. Беларусь - Россия. – 2007. – 11 января.
5. Бовтунов, А.Т. Нефтяная подземка / А.Т. Бовтунов. – Клинцы: Изд-во Клинцов. гор. типографии, 2002. – 240 с.
6. Бовтунов, А.Т. Присягнувшие подземной магистрали: Очерки / А.Т. Бовтунов. – Клинцы: Изд-во Клинцов. гор. типографии, 2006. – 192 с.
7. Олег Богомолов. Брянск // Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.puteshestvie32.ru/content/druzhba-1>
8. Будник, Н. Важное звено благополучия «Транснефти» / Н. Будник ; фото Н. Сеника // Брянские известия. – 2002. – 27 сентября. – С.15.
9. Валюков, В. «Дружба», проверенная временем / В. Валюков; фото М. Гулкина // Трубопроводный транспорт нефти. – 2012. - № 4. – С.48 – 50.
10. Васенков, Вл. Артерия коммунизма / Вл. Васенков; фото И. Рабиновича // Брянский рабочий. – 1962. – 1 мая. – С. 3.
11. Васенков, Вл. Скоро – нефть ! / Вл. Васенков // Брянский рабочий. – 1963. – 8 декабря. – С.1.

12. Вести с предприятий: [В ОАО «Магистральный нефтепровод «Дружба» прошел первый тур 14-го конкурса молодежи на лучшую научно-техн. разработку 2013 г. Информ.] // Брянский перекресток. – 2013. – 18 декабря. – С.4.
13. Вести с предприятий: [Жуковскому детскому дому более 15 лет помогает коллектив ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба»] // Брянский перекресток. – 2014. – 18 июня. – С.6.
14. Впереди – Белоруссия / Рабковский пост // Брянский рабочий. – 1962. – 3 апреля. – С. 3.
15. Восхождение / материал подготовил В. Васенков // Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.3.
16. Всесоюзный день работников нефтяной и газовой промышленности: [В 1965 году неподалеку от г. Унеча вступила в строй мощная перекачивающая станция нефтепровода «Дружба»] // Блокнот агитатора. – 1981. - № 16. – С.11 – 12.
17. Генин, С. На нефтепроводе «Дружба» / С.Генин // Брянский рабочий. – 1974. – 16 мая. – С.1.
18. Горелов, Н. Живут в Высоком нефтяники / Н. Горелов // Брянский рабочий. – 1965. – 5 сентября. – С. 1.
19. Гречиха, Н. В подарок от нефтяников «Высокого» / Н. Гречиха // Брянский рабочий. – 1967. – 3 сентября. – С. 1.
20. Александр Гудов - главный инженер «Дружбы» // Брянские факты. – 2001. – 6 – 12 сентября. – С. 1.
21. Денискова, С. Спасательный «Дружбы» - круг на водной глади бассейна и в море житейских проблем / С. Денискова // Брянская учительская газета. – 2011. – 28 октября. – С.6.
22. «Дружба» »: и в будни, и в праздники! // Брянская тема. – 2013. - № 9. – С.18 – 19.
23. «Дружба» дело знает ! / материал подготовил В. Васенков // Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.3.
24. Дружбе – жить ! // Брянский рабочий. – 1964. – 27 сентября. – С. 2.

25. Иванов, В. Первая нефть нового года / В. Иванов // Брянский рабочий. – 1970. – 7 января. – С. 1.
26. Иванова, А. Подарок Высокому от нефтяников // Унечская газета (Брянская обл., Унечский р-н). – 2014. – 15 января. – С.2.
27. [Информация] // Брянский рабочий. – 1962. – 11 мая. – С. 3.
28. Кирюшин, В. «Дружба» ценит надежность / В. Кирюшин; фото Н. Симоненко и И. Морозова // Брянский рабочий. – 1980. – 7 сентября. – С.1.
29. Косов, Ю. Нефть большой дружбы / Ю. Косов // Брянский рабочий. – 1969. – 7 сентября. – С. 1.
30. Кретов, П. БТС-2: финальный рывок / П. Кретов; фото А. Копелева // Трубопроводный транспорт нефти. – 2011. - № 7. – С.28 – 31.
31. Лабусов, Б. Шагают трубы – километры: Репортаж с нефтепровода «Дружба» / Б. Лабусов // Брянский рабочий. – 1962. – 12 августа. – С.2.
32. Ленинская вахта // Брянский комсомолец. – 1964. – 24 мая. – С.1.
33. Лисанов, М. Анализ риска аварий на нефтепроводных системах БТС и МН «Дружба» / М.В. Лисанов, А.И. Гражданкин, А.В. Пчельников, А.В. Савина, С.И. Сумской // Безопасность труда в промышленности. – 2006. - № 1. – С.34 – 40.
34. Ложечко, С. Мы – с нефтепровода «Дружба» / С. Ложечко // Брянский рабочий. – 1967. – 2 сентября. – С. 1.
35. Ложечко, С. Чтобы не было аварий / С. Ложечко // Брянский рабочий. – 1986. – 7 сентября. – С.1.
36. Магистраль обновляется // Бовтунов, А.Т. Присягнувшие подземной магистрали / А.Т. Бовтунов. – Клинцы, 2006. – С.54 – 69.
37. Магистральный нефтепровод «Дружба». Брянск // Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.puteshestvie32.ru/content/druzhba-1>
38. [Митинг по случаю пуска первой очереди нефтеперекачивающей станции «Высокое» нефтепровода «Дружба»] // Тихая моя родина... : Сб. историко-краевед. очерков. - Брянск : Придесенье, 1997. – С.137 – 138.
39. На трассе дружбы // Брянский рабочий. – 1964. – 17 мая. – С. 1.

40. На трассе «черного золота» // Брянский комсомолец. – 1964. – 15 июля. – С.2.
41. Начато строительство второй очереди БТС // Нефтяная магистраль. – 2009. - № 6. – С.3.
42. Нефтепровод братства и дружбы // Брянский рабочий. – 1963. – 17 июля. – С.1.
43. Нефть идет ! // Брянский рабочий. – 1963. – 6 ноября. – С.1.
44. Никольский, Н. Дружба на «дружбе»: Сегодня - Всесоюзный день работников нефтяной и газовой промышленности / Н. Никольский; фото И. Мелещенко // Брянский рабочий. – 1978. – 3 сентября. - С.1.
45. Новые трассы газа и нефти // Брянский рабочий. – 1964. – 12 января. – С.2.
46. Новый нефтепровод сулит большие выгоды // Брянский рабочий. – 1964. – 11 сентября. – С. 1.
47. О легендарном директоре нефтепровода «Дружба» снимут фильм / фото Л. Свердлов // Брянские новости. – 2012. – 18 октября.
48. ОАО МН «Дружба» // Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.puteshestvie32.ru/content/druzhba-1>.
49. Открытое акционерное общество «МН «Дружба»» ОАО «МН «Дружба»» входит в группу ТРАНСНЕФТЬ./ Книга нефти [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kniganefti.ru/company.asp?company=1183>.
50. Павлов, В. Олег Богомолов: «Много сделано, ещё больше - предстоит сделать» / В. Павлов // Брянская тема. – 2013. - № 9. – С.16 – 17.
51. Панов, Г. На трассе «Дружбы» / текст и фото Г. Панова // Брянский рабочий. – 1962. – 7 декабря. – С.3.
52. Пейганович, А. Величие «Дружбы» - в людях / Пейганович // Брянский рабочий. – 2000. – 2 сентября. – С.1,2.
53. Пейганович Александр Иванович. Брянск // Путешествие по Брянску [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.puteshestvie32.ru/content/druzhba-1>.
54. Перед широким наступлением / Рабковровский пост «Брянского рабочего» // / Брянский рабочий. – 1962. – 7 сентября. – С. 2.

55. По этим трубам пойдет нефть : [Фото] // Брянский рабочий. – 1961. – 6 июля. – С.3.
56. Попинако, Н. Есть на «дружбе» лаборатория.../ Н.Попинако // Брянский рабочий. – 1976. – 5 сентября. – С.1.
57. Попинако, Н. На «Дружбе» в Аксинькино / Н.Попинако // Брянский рабочий. – 1977. – 4 сентября. – С.1.
58. Программа КПСС в цифрах : Нефть // Брянский рабочий. – 1961. – 29 ноября. – С.1.
59. С победой, строители «Дружбы» ! // Брянский рабочий. – 1964. – 11 сентября. – С. 1.
60. Савелькина, А. Балтийское крыло «Дружбы» / А. Савелькина; фото Г. Самохвалова и из личного архива Вячеслава Арсёнова // Брянская тема. – 2012. - № 9. – С.88 – 91.
61. Савелькина, А. «Дружба»: + 1000 ! / А. Савелькина; фото Г. Самохвалова и из архива ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» // Брянская тема. – 2012. - № 3. – С.8 – 11.
62. Свиридов, С. На трассе дружбы / С. Свиридов // Брянский рабочий. – 1963. – 17 августа. – С.4.
63. Геннадий Сельчуков: «Фотоловушки можно ставить на каждом съезде с трассы в лес»/ «Город_24» [Электронный ресурс] : информ. агентство. – Режим доступа : http://gorodbryansk.info/2014/01/photo_trap.
64. Сергеев, П. Второй Балтийский: [стратегическое значение БТС-2] / П. Сергеев; фото из архива редакции // Трубопроводный транспорт нефти. – 2012. - № 1-2. – С.46 – 49.
65. Серов, В. Для строителей подземной магистрали „Дружба”: На встречу XXII съезду КПСС / В. Серов // Брянский рабочий. – 1961. – 31 марта. – С.1.
66. Симоненко, Г. И потечет тюменская нефть / Г. Симоненко // Брянский рабочий. – 1973. – 9 декабря. – С.1.

67. [Скоро по этим трубам потечет нефть: Фото] / фото П. Белоуса // Брянский рабочий. – 1962. – 23 декабря. – С.3.
68. Содружество свободных, суверенных народов // Брянский рабочий. – 1961. – 28 сентября. – С.1.
69. Соколов, Я.Д. Брянск - город древний: [историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С.602 – 603.
70. 41 год назад запущен крупнейший в мире нефтепровод «Дружба» // БРЯНСК.RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа. - <http://briansk.ru/news/41-god-nazad-zapushen-krupnejshij-v-mire-nefteprovod-druzhba.20051015.978.html>.
71. Стефашин, О. Добже, братья ! : [в системе нефтепровода «Дружба» работают и польские специалисты] / О. Стефашин // Брянский комсомолец. – 1978. – 28 июля. – С.2,3.
72. Так создавалась «Дружба» // Брянский рабочий. – 1998. – 5 сентября. – С.3.
73. [Трасса нефтепровода «Дружба»]: Фотохроника ТАСС / фото И. Геника // Брянский рабочий. – 1963. – 17 августа. – С.4.
74. У нефтяников праздник // Брянский рабочий. – 1997. – 6 сентября. – С.1.
75. Уважаемые работники Магистральных нефтепроводов «Дружба»!: [Поздравляю вас с профессиональным праздником - Днём работников нефтяной и газовой промышленности!] / Генеральный директор ОАО «МН «Дружба»» О. В. Богомолов // Брянская тема. – 2012. - № 9. – С.91.
76. Федосов, А. Нашу нефть ждут в Европе / А. Федосов // Брянский рабочий. – 1998. – 5 сентября. – С.1,2
77. Федоткин, В. Золотая жила «Унечи» / В. Федоткин; Фото Евгения Дубовцева // Брянский рабочий. – 1998. – 5 сентября. – С.3.
78. Фотоловушка под Брянском «поймала» очередных добытчиков песка // «Город_24» [Электронный ресурс] : информ. агентство. – Режим доступа : <http://gorodbryansk.info/2014/06/les-4>.
79. «Транснефть» начала строительство нефтепровода БТС-2 // Официальная Брянщина. – 2009. – 4 июля. – С.6.

80. Хранители нефтяной подземки // Бовтунов, А.Т. Нефтяная подземка / А.Т. Бовтунов. – Клинцы, 2002. – С.101 – 108.
81. Хроника нефтепровода «Дружба» // Выгоничская земля от истоков к будущему : [книга очерков] / [под общ. ред. Т.И. Локтиной ; редкол.: Е.И. Геращенко, М.Д. Курушин, Т.И. Локтина и др.]. - Брянск : Брянское обл. полиграф. об-ние, 2007. – С.46 – 47.
82. Чернуха, Л. Ансамбли села «Высокое» / Л. Чернуха // Трубопроводный транспорт нефти : регион. вып. «Юго-Запад». – 2014. - № 3. – С.54.
83. Чернуха, Л. Подружиться с «Дружбой» / Л. Чернуха // Трубопроводный транспорт нефти. – 2013. - № 6. – С.44 – 45.
84. Шаров, С. На «Дружбе», под Унечей: Репортаж о важной победе строителей / С. Шаров // Брянский рабочий. – 1964. – 10 октября. – С.1, 4.
85. Шелатон, В. Хозяева «черного золота» : Сегодня — день нефтяника / В. Шелатон // Брянский комсомолец. – 1969. – 7 сентября. – С.1.
86. Юрьева, Т. Помогут благотворители: [договор между ОАО «Магистральные нефтепроводы «Дружба» и Сетоловской сельской администрацией об оказании благотворительной помощи] / Т. Юрьева // Брянский перекресток. – 2013. – 19 июня. – С.5.

Оглавление

Предисловие	3
Шагают трубы – километры	
(60-е годы XX века)	8
Испытание «Дружбой»	
(70-е годы XX века)	60
Бесперебойная работа важной нефтяной артерии	
(80-е годы XX века)	75
Ступени роста	
(90-е годы XX века)	86
История пишется сегодня	
(XXI век)	122
Библиография	251

