

ИСТОРИЧЕСКИЕ ОЧЕРКИ

НЕФТЕПРОВОД «ДРУЖБА»

Н. Д. Можаров

Развитие стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ) по пути экономической интеграции означает значительное расширение и укрепление их взаимных контактов, прежде всего в сфере материального производства. Формирование глубоких и устойчивых связей по кооперации в ведущих отраслях производства стран социалистического содружества влечет за собой, в частности, рост товарообмена и увеличение перевозок грузов между ними. За каждую пятилетку годово́й объем таких перевозок увеличивается на несколько десятков миллионов тонн. Чтобы обеспечить эти перевозки, развитие транспорта должно опережать развитие экономики в целом. И это закономерно, так как транспорт, с одной стороны, — материальное средство реализации интеграционных процессов, с другой — самостоятельная отрасль экономики.

За последние 20 лет (1950—1970 гг.) особенно выросла работа нефтепроводного транспорта стран СЭВ (примерно в 60 раз)¹. Не случайно интеграция в этой области проявилась в создании крупнейшего нефтепровода «Дружба». Сооруженный совместными усилиями СССР, Польши, ГДР, Чехословакии и Венгрии, он проходит по территории этих стран и принадлежит каждой из них в соответствующих частях. Все эти части взаимозависимы и работают по единой технологии. В процессе строительства нефтепровода на всех этапах — проектирования, поставки труб и оборудования, выполнения работ — был ярко продемонстрирован социалистический интернационализм. Здесь полностью проявились новые отношения, существующие между социалистическими странами: равноправие, уважение суверенитета и независимости, сотрудничество и братская взаимопомощь, правильное взаимовыгодное сочетание интересов каждой страны с интересами всего социалистического содружества.

Почему же такой нефтепровод стал необходим? Прогрессивные изменения в экономике социалистических стран повлекли за собой увеличение потребления нефти. В укрупненном сельском хозяйстве повысилась роль механизированной обработки земли, понадобилось значительное количество жидкого топлива. Развитие всех видов транспорта, в особенности автомобильного и воздушного, внедрение двигателей внутреннего сгорания на железнодорожном и водном транспорте также увеличили необходимость в жидком топливе и смазочных материалах. Развитие современного машиностроения, в частности автомобилестроения, судостроения, станкостроения и т. д., электроники, электротехники, легкой промышленности, строительства было немислимо без применения полиуретана, полиэтилена, разнообразнейших искусственных волокон, равно как и сельское хозяйство не могло обходиться без искусственных удобрений. Все это должна была обеспечить начинавшая развиваться нефтехимическая промышленность, для которой требовалось соответствующее сырье во все возрастающем объеме. Однако собственная сырьевая база Венгрии, ГДР, Польши и Чехословакии не могла удовлетворить их быстро растущие нужды в нефти. В связи с этим постоянно росла потребность в ввозе этого вида топлива, которая удовлетворялась почти полностью за счет советской нефти. Ее экспорт в эти страны возрос с 249 тыс. т в 1950 г. до 1 663 тыс. т в 1955 г., то есть почти в 7 раз².

¹ «Статистический ежегодник стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи, 1971». М. 1971, стр. 283.

² «Внешняя торговля СССР. Статистический сборник. 1918—1966». М. 1967, стр. 126—127.

Стремительный рост потока нефти из СССР требовал все более напряженной работы железнодорожного транспорта. Трудности с транспортировкой нефти стали особенно заметны в 1956 и 1957 гг., когда годовой прирост экспорта советской нефти в Венгрию, ГДР, Польшу и Чехословакию резко увеличился. Общий объем экспорта нефти из СССР в эти страны достиг в 1957 г. 3 800 тыс. тонн³. Планы развития народного хозяйства в Венгрии, ГДР, Польше и ЧССР указывали на то, что потребность в нефти возрастет еще больше.

В Венгрии началось строительство Дунайского нефтеперерабатывающего завода в Сазхаломбатта, который должен был удвоить мощность нефтехимической промышленности страны. В ГДР в г. Шведт на строительной площадке в 16 кв. км возводился крупный нефтеперерабатывающий комбинат, первая очередь которого должна была вступить в строй летом 1964 года. В Польше в г. Плоцк строился крупнейший в Европе Мазовецкий нефтеперерабатывающий и нефтехимический комбинат, мощность которого в 7 раз превышала мощность всей нефтехимической промышленности Польши того времени. Предусматривалось, что в 1965 г. комбинату потребуется 2 млн. т нефти, а после достижения полной проектной мощности — почти 12 млн. тонн⁴. В Чехословакии, под Братиславой на строительной площадке в 580 га намечалось расширение крупнейшего в стране нефтеперерабатывающего комбината «Словнафт», а на северо-западе страны — строительство нового крупного центра химической промышленности. Быстрый рост нефтеперерабатывающей и особенно химической промышленности, опирающейся на импорт советской нефти, должен был вызвать в 1961—1965 гг. и в последующие годы колоссальный рост грузовых потоков нефти из СССР.

Перевозка огромного, все возрастающего количества нефти с помощью существовавших в конце 50-х годов средств, в которых доминировал железнодорожный транспорт, обходилась довольно дорого и составляла около 45 % общей ее стоимости⁵. Вместе с тем увеличение транспортировки нефти в железнодорожных цистернах создавало бы значительные трудности в пропускной способности уже и без того перегруженных дорог, по которым перевозились многие миллионы тонн руды, металлов, угля, леса и т. д., и требовало бы большого количества цистерн и локомотивов. Согласно некоторым расчетам, для железнодорожных перевозок нефти из СССР в страны СЭВ понадобилось бы соорудить новую двухпутную магистраль. Следовало, кроме того, учитывать тенденцию перемещения основных нефтедобывающих районов СССР на Восток. Волго-Уральский район, Средняя Азия и Казахстан, дававшие до войны (1940 г.) 10,6 % всей добывавшейся в СССР нефти, в 1950 г. обеспечивали уже 41 % (в 1960 г. — 76,8 %)⁶. Открытие мощных месторождений нефти в Западной Сибири (бассейн р. Конды, среднее течение Оби) указывало на то, что и в будущем главные районы добычи нефти в СССР будут лежать на Востоке. В этих условиях все более актуальным становилось активное сотрудничество стран СЭВ в транспортировке нефти, необходимой для их народного хозяйства.

Вопрос этот обсуждался на VII сессии СЭВ в мае 1956 года. По поручению сессии Постоянная комиссия СЭВ по нефтяной и газовой промышленности начала разработку мероприятий по удешевлению транспортировки нефти и нефтепродуктов, в частности сооружение нефтепроводов, организацию необходимых перевалочных баз и нефтехранилищ. В результате этой работы заинтересованные страны представили на рассмотрение X сессии СЭВ (декабрь 1958 г.) план мероприятий по строительству магистральных нефтепроводов для перекачки нефти из Советского Союза. Предусматривалось строительство нефтепроводов с вводом в действие их первых очередей в 1961 г. (в Чехословакии и Венгрии) и в 1963 г. (в Польше и ГДР). В связи с увеличением поставок нефти из СССР в европейские социалистические страны сессия приняла решение о практических мероприятиях по строительству системы магистральных нефтепроводов для транспортировки нефти из СССР в Венгрию, ГДР, Польшу и Чехословакию.

³ Там же.

⁴ В. Козлов. Строительство нефтепровода «Дружба» и развитие нефтехимии братских стран. «Экономика строительства», 1964, № 5, стр. 63—64.

⁵ Ю. И. Колдосов. Экономические связи в народном хозяйстве СССР. М. 1963, стр. 311.

⁶ А. Т. Хрущев. География промышленности СССР. М. 1969, стр. 193.

Международный характер этой системы нефтепроводов, масштабы и особая важность соблюдения сроков ее строительства в связи с пуском новых нефтеперерабатывающих заводов потребовали большого внимания к предпроектным технико-экономическим разработкам. На этой стадии исследовались экономические и географические факторы, определявшие необходимость развития в западных странах СЭВ нефтеперерабатывающей промышленности и соответствующего ее размещения, устанавливалось взаимоприемлемое расположение трасс нефтепровода. До начала проектно-изыскательских работ нужно было определить потребность каждой страны в трубах, насосах, электрооборудовании и т. д., чтобы обеспечить необходимое развитие их производства или выделить средства для импорта. В феврале 1959 г. Постоянная комиссия СЭВ по нефтяной и газовой промышленности рассмотрела вопросы об экономических связях, вытекающих из перспективных планов развития нефтяной и газовой промышленности, и мероприятия, связанные со строительством магистральных нефтепроводов и новых нефтеперерабатывающих заводов. В августе 1959 г. комиссия подготовила «Доклад об основных экономических связях, вытекающих из перспективных планов развития нефтяной и газовой промышленности на период по 1965 г., с учетом результатов проведенных двусторонних переговоров». Магистральный нефтепровод для обеспечения транспортировки нефти в западные страны СЭВ определялся в докладе как наиболее целесообразное и с экономической и с технической точки зрения сооружение. Его можно было построить быстрее, чем развить достаточную пропускную способность железнодорожного или другого вида транспорта. Благодаря этому можно было начать поставлять нефть в нужных количествах в ПНР, ГДР, ВНР и ЧССР к тому времени, когда там будут построены потребляющие ее предприятия. Трубы нефтепровода можно прокладывать по кратчайшему расстоянию; это не только уменьшает капитальные вложения и сокращает строительно-монтажные работы, но и облегчает транспортировку нефти.

Согласно расчетам, капитальные вложения на строительство нефтепровода оказывались меньшими, чем для развития пропускной способности железных дорог, строительства перевалочных нефтебаз и увеличения парка цистерн и локомотивов. Так, для усовершенствования в этих целях участка железной дороги Чирна — Кошице — Жилина (Чехословакия) пришлось бы затратить средств почти в 7 раз больше, чем на строительство соответствующего участка нефтепровода⁷. Общая расчетная себестоимость транспортировки нефти по нефтепроводу составляла (в старых ценах) 0,9—1,0 коп. за тонно-километр, тогда как себестоимость перевозки по железной дороге — 4—4,5 копеек⁸. Относительно меньшие капитальные вложения и себестоимость были залогом быстрой окупаемости сооружения. Помимо того, на работу нефтепровода не влияет погода, и транспортировка нефти по нему существенно сокращает потери наиболее летучих и самых ценных фракций нефти (при перевозках по железной дороге эти потери достаточно велики). Наконец, сооружение нефтепровода позволяло переключить железные дороги на перевозку других грузов и устранить порожние пробеги цистерн.

Реализуя решение X сессии СЭВ, советский проектный институт «Гипротрубопровод» по поручению советской стороны разработал генеральную схему нефтепровода. Она была рассмотрена Постоянной комиссией СЭВ по нефтяной и газовой промышленности и рекомендована заинтересованным странам для утверждения. В этой схеме содержались основные положения по выбору трасс для всех участков нефтепровода, по определению потребности в трубах и оборудовании для строительства магистрали, ее пропускной способности и диаметров труб, расстановке станций перекачки и резервуаров. Схема нефтепровода включала головной участок — от Ромашкинского месторождения в районе Альметьевска (Татарская АССР) до Куйбышева, а оттуда начиналась трасса главной магистрали на Унечу и Мозырь. Предусматривалось, что в районе Унечи от основной трассы нефтепровода отойдет ветка на север, к Полоцкому нефтеперерабатывающему заводу и далее к побережью Балтийского моря на г. Вентспилс. В районе

⁷ М. Ружичка, Опыт эксплуатации чехословацкого участка мощного нефтепровода. «Строительство трубопроводов», 1964, № 12, стр. 11.

⁸ М. Заболотников. Нефтепровод «Дружба». «Внешняя торговля», 1961, № 8, стр. 9.

Мозырь нефтепровод разветвлялся. Северная ветвь должна была пройти через район Бреста на польский город Плоцк и далее на нефтеперерабатывающий центр ГДР г. Шведт. Южная ветвь — через г. Броды и Ужгород, а затем по территории Чехословакии к г. Шаги. Здесь опять делалось разветвление: на северо-запад к г. Гневице (район Праги), на запад до Братиславы и на юг, в Венгрию, до Сазхаломбатта.

Через год после решения X сессии СЭВ, в декабре 1959 г., в Москве были подписаны два трехсторонних соглашения о строительстве системы нефтепроводов⁹. Одно было заключено между ГДР, Польшей и СССР, другое — между Венгрией, Чехословакией и СССР. Эти соглашения положили начало практическим шагам по сооружению системы нефтепроводов, получивших впоследствии название «Дружба». Соглашениями предусматривалось, что проектирование и строительство нефтепроводов на территории каждой страны должны осуществляться ее организациями при технической помощи и консультации со стороны СССР¹⁰. Сооружение головной части нефтепровода намечалось закончить в 1963 году. В этом же году планировалось ввести в строй всю северную ветвь — от района Мозыря до нефтеперерабатывающего завода в ГДР. Южное направление предусматривалось строить двумя этапами: сначала участок на территории Чехословакии, а также участок на Украине — от железнодорожной станции Броды до границы с Чехословакией, а участок Мозырь—Броды ввести в эксплуатацию вместе с главной частью нефтепровода — от Куйбышева до Мозыря. До этого времени нефть из Советского Союза в Чехословакию и Венгрию должна была доставляться по железной дороге до ст. Броды, а оттуда уже перекачиваться по нефтепроводу.

Сооружение всей нефтемагистральной было намечено вести при взаимных поставках труб, оборудования, строительных машин и механизмов, передаче необходимой документации при проектировании и сооружении нефтепровода. Так, ГДР приняла на себя изготовление и поставку насосных агрегатов с комплектами пусковой и регулирующей аппаратуры для насосных станций на территории всех стран — участниц сооружения. На долю СССР приходилось изготовление арматуры, задвижек и обратных клапанов большого диаметра, рассчитанных на высокое давление. ВНР обязалась разработать и поставить аппаратуру для средств связи, автоматизации и телеуправления нефтепроводом. СССР, кроме оказания технической помощи в проектировании и сооружении линии нефтепровода, должен был обеспечить строительство специальными механизмами — роторными экскаваторами для рытья траншей, очистными изоляционными машинами, сварочными агрегатами, трубоукладчиками и пр.

Заключение соглашений о строительстве нефтепровода стало основанием для широкого развертывания проектных и изыскательских работ. Головной проектной организацией являлся институт «Гипротрубопровод». Его силами был разработан проект части магистрали от Альметьевска через Унечу и Мозырь до Бреста, а также проект отвода от Унечи к Полоцку. Проект части нефтепровода от Мозыря через Броды до Ужгорода был выполнен Киевским филиалом «Гипротрубопровода». Протяженность участков нефтепровода на территории Советского Союза составляла: Альметьевск — Куйбышев — 273 км, Куйбышев — Унеча — 1 275 км, Унеча — Мозырь — 289 км, Мозырь — Брест — 441 км, Мозырь — Броды — 401 км, Броды — Ужгород — 325 км (итого — 3 004 км)¹¹. От Куйбышева до Унечи, впервые в мировой практике, нефтепровод было намечено построить из труб метрового диаметра (1 020 мм) и оснастить его насосными агрегатами производительностью 7 тыс. кубм/час. На других участках, в зависимости от расчетных грузопотоков, предусматривалась укладка труб диаметром 820, 720, 630, 529 и 426 мм и установка насосных агрегатов соответствующей производительности. Всего для сооружения нефтепровода требовалось 730 тыс. т труб различного диаметра и 173 насосных агрегата, в том числе на территории СССР — 580 тыс. т труб и 128 агрегатов¹². Принятая проектом прогрессивная схема перекачки нефти «из насоса в насос» с использованием средств автоматики позволила отказаться от строи-

⁹ В. Аврамец. Нефтепровод «Дружба». «Международная жизнь», 1963, № 6, стр. 129.

¹⁰ М. Заболотников. Указ. соч., стр. 10.

¹¹ И. Гладков. Свершение большого проекта. «Строительство трубопроводов», 1964, № 12, стр. 3.

¹² Там же, стр. 4.

тельства резервуаров и связанных с ними подсобных сооружений на промежуточных станциях перекачки, 24 из которых располагались на территории СССР. Это существенно сократило стоимость строительства и улучшило герметизацию магистрали. Строительство резервуаров было предусмотрено только на головных станциях. На территории СССР намечалось строительство 6 таких станций, соответственно количеству эксплуатационных участков. Для нефтепровода были специально спроектированы, впервые в отечественной практике, сборные цилиндрические, полностью напряженные железобетонные резервуары емкостью по 30 тыс. ком принципиально новой конструкции. Проект предусматривал также сооружение высоковольтных линий, протяженность которых только на территории СССР должна была достичь 800 км, оборудование системы новейшими средствами автоматики и телемеханики и применение многих других достижений научно-технического прогресса, в частности в области защиты трубопровода от коррозии и иных.

Работая над проектом, советские специалисты одновременно оказывали помощь своим зарубежным коллегам, которые быстро осваивали дело проектирования магистральных трубопроводов. Генеральным проектантом чехословацкого участка магистрали был назначен институт «Хемопроект» (филиал в г. Литвинове). В Чехословакии трасса нефтепровода должна была проходить вдоль южной границы ЧССР по Восточно-Словацкий низменности, продолжаться в Сланских горах (на высоте 450 м над уровнем моря), далее пересекать южные отроги Словацких рудных гор (на высоте 600 м), Крупинскую возвышенность и южные отроги Штявницких гор, проходить по Дунайской низменности и кончаться в Братиславе. Протяженность участков всей этой части составляла: Ужгород — Шаги — Братислава — 410 км, Шаги — граница с ВНР — 10 км, Шаги — Гневице — 416 км (итого — 836 км)¹³. Проектирование венгерской части нефтепровода выполнял Государственный трест нефтяной и газовой промышленности и проектный институт химической промышленности. Трасса проходила с севера на юг от города Шаги, пересекала пограничную с Венгрией р. Ипель, через восточную часть гор Бёржён и западную часть гор Черхат шла на Гедёллё, а южнее Будапешта сворачивала на запад и заканчивалась на правом берегу Дуная в Сазхаломбатта. 10 км, от Шаги до границы с ВНР, трасса проходила по территории Чехословакии и 123 км, от государственной границы до Сазхаломбатта, — по территории Венгрии. Трасса, проходившая по территории Польши, была спроектирована варшавским проектным бюро «Нафтопроект». Начинаясь на советско-польской границе в районе Бреста, она пересекала Буг в его нижнем течении, проходила через Плоцк, пересекала далее Вислу и, преодолев канал Варта — Гопло, выходила к границе с ГДР. Протяженность восточного участка трассы (советско-польская граница — Плоцк) составляла 248 км, западного участка (Плоцк — граница с ГДР) — 427 км¹⁴. Проектирование трассы на территории ГДР от государственной границы до г. Шведт (27 км) выполнило проектное бюро в Бёлене (ГДР).

Строительство нефтепровода и ввод его в эксплуатацию осуществлялись по частям. В первую очередь было решено проложить нефтепровод на таких трудных в транспортном отношении участках, как Броды — Ужгород (325 км), проходивший через Карпаты на высоте 1 100 м над уровнем моря, где грузовые поезда на отдельных перегонах приходилось проводить двойной тягой, а также от Ужгорода до Братиславы (410 км) с пересечением гор Южной Словакии. Строительство последнего участка было запланировано завершить в конце 1961 г., а ввод в эксплуатацию — в конце первого квартала 1962 года¹⁵.

В конце 1959 г. чехословацкое национальное предприятие «Плыностав Пардубице» начало сооружение магистрали «Дружба» на территории ЧССР. Его силами было построено 350 км нефтепровода. Остальные 60 км (от Братиславы, а также переходы через реки Ваг и Грон) были проложены национальным предприятием «Гидростав Братислава» с участием предприятия «Новлатавская промышленность камня». Чехословацкий участок нефтепровода прокладывался из труб диаметром 529 мм. Большая часть этих труб изготовлялась на Хомутовском заводе (около 70%) и на Новометал-

¹³ Там же, стр. 3.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же, стр. 9—10.

лургическом заводе в Кунчицах. Около 10% труб для этой трассы было импортировано из ФРГ. Укладывая нефтепровод, чехословацкие строители разработали более 1,3 млн. куб. м грунта, в основном на заболоченной местности и в горах. Значительные трудности пришлось преодолеть в Восточной Словакии, где около 100 км трассы проходило по заболоченной местности, причем лето 1960 г., когда велись работы, оказалось на редкость дождливым¹⁶.

В марте 1960 г. начались строительные работы в Польше, где за этот год было сварено и уложено 20 км трубопровода.

В сооружении советской его части приняли участие коллективы Государственного производственного комитета по газовой промышленности: тресты «Укргазнефестрой», «Мосгазопроводстрой», «Щекингазстрой», «Нефтепроводмонтаж», Сварочно-монтажный трест, трест № 1, «Татнефестрой», «Востокнефтепроводстрой», «Союзпродмеханизация», трест № 8, Управление подводно-технических и строительных работ, контора «Оргмонтажэнергогаз», Всесоюзный научно-исследовательский институт по строительству магистральных трубопроводов, институт «Гипротрубопровод» и его украинский филиал, специальные конструкторские бюро «Газоприборавтоматика» и «Газстроймашина», Дирекция строящихся трубопроводов, многочисленные транспортные организации, службы рабочего снабжения и медицинского обслуживания. Привлечение к сооружению нефтепровода такого большого количества организаций не было случайным. Это позволило сконцентрировать на стройке лучшие кадры и реализовать передовой опыт каждой организации.

В апреле 1961 г. подразделения треста «Укргазнефестрой» начали основные работы на наиболее сложном участке — от ст. Броды до границы с ЧССР. Чтобы проложить здесь трубы, нужно было прорубить 57 км просеки и выкорчевать на ней пни, а также переместить более 1,5 млн. куб. м грунта, преимущественно скального, в горах, где сооружались специальные «полки» для укладки труб¹⁷. Перед этим трасса нефтепровода была тщательно изучена и составлен детальный график работ, где точно предусматривалась технология прокладки. Все это позволило закончить сооружение участка в октябре 1961 г., когда был сварен последний стык и завершена продувка этой части магистрали.

Социалистическое соревнование, которое развернулось в 1961 г. между советскими и чехословацкими строителями, способствовало ускорению работ на нефтепроводе. Чехословацкие строители уложили 50 тыс. т труб, преодолели более 130 водных преград, проложили магистраль под 22 железными и 105 автомобильными дорогами и досрочно, 22 февраля 1962 г., вместе с советскими строителями ввели его в действие. Отпала необходимость в железнодорожных перевозках нефти через Карпаты. Теперь нефть доставлялась в цистернах только до ст. Броды, откуда она шла дальше по нефтепроводу. Железные дороги получили возможность резко увеличить перевозки других видов грузов.

Строительство польского участка нефтепровода развертывалось от Плебанки (р-н г. Иложа) сразу на восток и на запад. В 1961 г. на восточном участке было уложено 60 км труб диаметром 630 мм, а на западном — 128 км труб диаметром 529 мм. Началось сооружение насосных станций¹⁸.

В начале работ на территории Венгрии в июле 1961 г. еще не было налажено производство труб необходимого диаметра. Поэтому трубы импортировались. Строительство вело Шиофокское предприятие «Нефтепровод». Для прямых участков нефтепровода использовались трубы диаметром 414 мм, а для пересекающих местность со сложным рельефом, более мощные — диаметр 426 миллиметров.

Сооружение нефтепровода на территории ВНР было закончено в июле 1962 г., а 20 сентября венгерский участок магистрали вступил в эксплуатацию.

В СССР на строительстве нефтепровода использовались частично трубы большого диаметра, которые в течение ряда лет импортировались из ФРГ. В соответствии с кон-

¹⁶ Там же.

¹⁷ Там же, стр. 21.

¹⁸ И. Мацьковяк. Символ братства и дружбы. «Строительство трубопроводов», 1970, № 4, стр. 37.

трактами, заключенными с ведома правительства ФРГ между внешнеторговыми организациями СССР и западногерманскими фирмами «Хеш А. Г.», «Маннесман А. Г.» и «Феникс Райнрор А. Г.» в октябре 1962 г.¹⁹ Советский Союз должен был получить из Западной Германии 163 тыс. т труб большого диаметра²⁰. Однако в начале 1963 г. правительство ФРГ, следуя рекомендации НАТО о запрещении экспорта в социалистические страны труб большого диаметра как «стратегического материала», наложило эмбарго на поставку их в Советский Союз²¹. Это был откровенно враждебный акт, направленный на ухудшение отношений между ФРГ и СССР. По свидетельству мировой прессы, в том числе западногерманской, правительство ФРГ руководствовалось в данном случае не «стратегическими соображениями», а желанием угодить интересам крупных нефтепромышленников США²². При этом полностью игнорировались энергичные протесты западногерманских промышленников, которые понесли крупные убытки в результате запрещения экспорта труб в СССР²³. «Если руководствоваться в вопросах торговли интересами иностранных нефтяных или других монополий, — говорилось в ноте Советского правительства правительству ФРГ от 6 апреля 1963 г., — то «стратегическим материалом» можно объявить все, вплоть до безделушек»²⁴. В ноте указывалось также, что вряд ли в ФРГ кто-либо всерьез может рассчитывать затормозить таким образом экономическое развитие СССР. Советское государство, выплавляющее стали больше, чем все страны «Общего рынка», вместе взятые, может полностью прекратить импорт труб, расширив их собственное производство. Как отмечала австрийская газета «Arbeiterzeitung», количество труб, которые ФРГ должна была поставить в Советский Союз, соответствовало примерно полутоннадельной продукции СССР. Зато в результате эмбарго могли оказаться безработными более 3 тыс. западногерманских рабочих²⁵.

Прекращение поставок труб из Западной Германии, конечно, не сорвало строительства нефтепровода. Не говоря уже о соответствующих предложениях фирм Японии, Швеции и некоторых других стран, СССР сумел у себя внутри организовать дополнительное производство труб. Для ускорения строительства на Челябинском трубопрокатном заводе нового трубопрокатного стана «1020» были сосредоточены усилия строительных организаций треста № 42 и около 20 подрядных организаций²⁶. Уже в конце марта 1963 г. на новом стане были получены первые газопроводные трубы большого диаметра. Площадь этого стана составляет 80 тыс. кв. м. Как по площади, так и по мощности трубоэлектросварочный цех Челябинского трубопрокатного завода не имел себе равных ни в Европе, ни в США.

По территории Советского Союза в ходе строительства нефтепровода в 1962 г. было проложено 273 км трубопровода от Альметьевска до Куйбышева и развернуто строительство главной магистрали между Куйбышевом (платформа Лопатино) и г. Унеча (пл. Высокая), где на расстоянии 1 275 км были уложены трубы диаметром 1 020 миллиметров. В начале 1963 г. была сдана в эксплуатацию часть главного участка от Лопатино до Сызрани протяженностью 142 километра. Одновременно велись работы на участке Мозырь — Броды, проходящем через болотистую и лесистую местность. Здесь за ноябрь 1962 г. — апрель 1963 г. было сварено 94 км трубопровода и покрыто изоляцией более 100 километров²⁷.

В Польше в 1962 г. было уложено 76 км труб на восточном и 183-км труб на западном участках. Одновременно строители ГДР соорудили свой участок нефтепровода²⁸. В связи с успешным ходом строительства польского участка советские специалисты предложили ввести в действие северную ветвь нефтепровода, не ожидая оконча-

¹⁹ «Бюллетень иностранной коммерческой информации», 14.III.1963, стр. 4.

²⁰ «Бюллетень иностранной коммерческой информации», 26.III.1963, стр. 5.

²¹ «Бюллетень иностранной коммерческой информации», 23.III.1963, стр. 4.

²² «Международная жизнь», 1963, № 7, стр. 114.

²³ «Строительная газета», 19.II.1965.

²⁴ «Правда», 7.IV.1963.

²⁵ «Бюллетень иностранной коммерческой информации», 26.III.1963, стр. 5.

²⁶ «Прага», 26.III.1963.

²⁷ А. В. Ю р л о в. Нефтепровод «Дружба» — большая школа. «Строительство трубопроводов», 1964, № 12, стр. 22.

²⁸ И. М а ц к о в я к. Указ. соч., стр. 37.

ния прокладки всей системы. Это означало, что нефть, поступающая в Броды по железной дороге, должна была направляться по нефтепроводу на запад — в Чехословакию и Венгрию и на северо-восток (на 400 км) — до Мозыря, а отсюда — на запад, в ПНР и ГДР. Это было экономичнее, чем строительство нефтеперевалочной базы в Мозыре, но требовало реконструкции сливной эстакады в Бродях и ускорения строительных работ на советских участках Броды — Мозырь и Мозырь — Брест²⁹. Советское предложение было принято, и в 1963 г. строительные работы на территории СССР развернулись полным ходом. На 1 марта около 2 тыс. км советской части магистрали было уложено в траншеи и засыпано³⁰. На участке между Мозырем и Пинском, проходившем через сильно заболоченную местность, только с июня по октябрь 1963 г. было сварено около 80 км нефтепровода, а изолировано и уложено более 120 километров.

Успешно шло строительство нефтепровода и в других странах. 1 октября 1963 г. на берегу Одера был сварен последний стык, соединивший польский и немецкий участки нефтепровода, а через 19 дней сварен стык, соединивший советский и польский участки. Польские строители преодолели более 40 водных преград, 24 болота, 37 железных и более 180 шоссежных и других дорог. На Висле, Буге и канале Варта — Гопло для нефтепровода были сооружены специальные мосты висячей и решетчатой конструкции. Трубы для участков нефтепровода в ПНР и смежного участка в СССР изготовлялись на народном предприятии «Рорверке» в г. Биттерфельд (ГДР) из листового металла, поставляемого СССР. 7 ноября, в 46-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, советская нефть влилась в резервуары польской пограничной насосной станции Адамова Застава. 18 декабря была введена в эксплуатацию вся северная ветвь магистрали, и нефть поступила на ее конечный пункт — нефтеперерабатывающий завод в г. Шведт³¹.

С освоением советской промышленностью выпуска труб диаметром 1 020 мм началось их массовое поступление на участок Никольское (район г. Мичуринска) — Высокая (район г. Унечи). Здесь графиком предусматривалось к 1 января 1964 г. сварить на трассе 152 км труб. Фактически было сварено 175 километров. В декабре 1963 г. был достигнут рекордный за все время строительства показатель по количеству сварки магистрали: 110 километров. В октябре 1964 г. было замкнуто последнее эксплуатационное звено трубопровода — между Пензой и Мозырем, — и накануне 47-й годовщины Октября началась сквозная перекачка нефти по всему нефтепроводу³².

Масштабы строительных работ при сооружении нефтепровода не имеют себе равных в мировой практике прокладки таких магистралей. Сооружение нефтепровода обошлось в 400 млн. рублей³³. На трассе было уложено 730 тыс. т труб, в том числе на советской территории — 580 тыс. т; вынута более 15 млн. куб. м грунта; пройдено 400 водных преград, в том числе 45 больших рек, более 200 железных и шоссежных дорог. Были применены передовые методы строительства. Широко использовалась механизация, при помощи которой было выполнено 72 % сварочных, 98,6 % земляных и 99,5 % изоляционных работ. Благодаря этому нефтепровод строился исключительно быстро. Среднемесячная скорость его прокладки составила 70 километров. Для сравнения можно указать, что укладка трубопровода Марсель — Карлсруэ в том же 1963 г. велась со скоростью 45 км в месяц³⁴.

Сооружение нефтепровода «Дружба» с самого начала и до конца проходило под неослабным контролем партийных организаций, которые задавали тон ударной работе, организовывали социалистическое соревнование, помогали внедрять рационализаторские предложения и усовершенствования. Инициатива, находчивость, самоотверженность были повседневными явлениями на этой гигантской комплексной стройке, объединявшей рабочих, инженеров и техников самых разных специальностей. Здесь труди-

²⁹ Там же, стр. 33.

³⁰ В. Аврамец. Указ. соч., стр. 131.

³¹ И. М а ц к о в а к. Указ. соч., стр. 37.

³² «Экономическая газета», 4.XI.1964.

³³ А. Б у д к о в. Нефтепровод «Дружба». «Политическое самообразование», 1970, № 10, стр. 99—100.

³⁴ I. Sineakov. Sub steagul C.A.E.R. «Novosti», 1971, p. 95.

лись строители, экскаваторщики, сварщики, монтажники, слесари, шоферы, токари, бульдозеристы, машинисты трубоукладчиков, связисты, подводники, электрики и энергетики, специалисты по автоматике, мостовики и многие другие. Их самоотверженный труд получил высокую оценку. Более 500 советских рабочих, инженеров и техников и 50 строителей этой магистрали — граждан ВНР, ГДР, ПНР и ЧССР — были награждены орденами и медалями Советского Союза. Высокого звания Героя Социалистического Труда были удостоены бригадир Л. М. Андреев, электросварщик Р. К. Бахтияров, машинист экскаватора П. Л. Бричик, бригадир В. В. Дзябенко, старший производитель работ Н. Г. Суятинов. Лучшими были признаны коллективы трестов №№ 1 и 8, «Укргазнефтьестрой», «Шекингазстрой», «Мосгазпроводстрой», Сварочно-монтажный, «Союзпроводмеханизация», «Нефтепроводмонтаж» и Управления подводно-технических и строительных работ. Несмотря на перебои в поставке труб диаметром 1 020 мм, эти организации в завершающий период строительства обеспечили весьма высокие темпы работы.

Гигантский труд завершился созданием одного из крупнейших в мире сооружений такого типа. Нефтепровод «Дружба» по протяженности превосходит самый длинный нефтепровод в США Хьюстон — Нью-Йорк примерно вдвое, известный трансаравийский нефтепровод — в 2,8 раза, западноевропейский трубопровод Марсель — Карлсруэ — почти в 5 раз³⁵.

Постепенный ввод в эксплуатацию нефтепровода по мере готовности его отдельных участков позволил раньше начать разгрузку железных дорог от перевозок нефти и способствовал сокращению сроков окупаемости сооружения. Ещё до начала сквозной перекачки нефти, по отдельным участкам магистрали было передано около 14 млн. т нефти (в том числе в 1964 г. — 8,3 млн. т)³⁶. Поставки советской нефти в социалистические страны Европы выросли с 5,7 млн. т в 1958 г. до 36,3 млн. т в 1969 году³⁷. В 1970 г. доля импортной нефти в нефтепереработке Венгрии составила 68%, ГДР — 88%, Польши — 93% и Чехословакии — 99%³⁸. За десять лет, прошедших со времени ввода в эксплуатацию первого участка нефтепровода (февраль 1962 — февраль 1972 гг.), по магистрали «Дружба» перекачано около 170 млн. т, в том числе в ЧССР — 64,6, в ГДР — 47,0, в ПНР — 33,8 и в ВНР — 24,6 млн. т нефти. За текущую пятилетку (1971 — 1975 гг.) объем поставок увеличится на 39% и в 1975 г. составит примерно 50 млн. тонн³⁹. Контрактные цены на нефть, поставляемую в страны СЭВ по нефтепроводу «Дружба», как и вообще во взаимной торговле, формируются на базе мировых цен, причем покупающие страны выигрывают на разнице в транспортных расходах, которые они понесли бы, если бы импортировали нефть с любого более отдаленного рынка, например, с Ближнего Востока, не говоря уже о бесспорных выгодах расчетов в переводных рублях, стабильности цен на нефть, стабильности рынка партнера и т. д. «Если принять во внимание качество и транспортные расходы на условиях франко-чехословацкая граница, то окажется, что мы платим, например, за нефть меньше, чем в торговле с любой другой страной», отмечала газета «Rude Pravo». — Одна тонна советской нефти обходится Чехословакии в 273,52 кроны (до места назначения — комбинат «Словнафт»), в то время как иранская нефть, по предварительным расчетам, обошлась бы в 408,62 кроны за тонну»⁴⁰.

СССР использует средства, полученные от экспорта нефти в страны СЭВ, для оплаты импорта очень широкого круга товаров из этих стран — от морских и речных судов, железнодорожного подвижного состава, автобусов и другой продукции машиностроения вплоть до изделий швейной промышленности, продовольствия и т. д. Значение поставок советской нефти для народного хозяйства стран СЭВ трудно переоценить. Не говоря уже о серьезном улучшении структуры их топливно-энергетического баланса, весьма существенные выгоды дает им развитие нефтехимии: 1 кг нефти, переработанный в пластмассу, увеличивает свою стоимость в конечном изделии примерно в 20 раз,

³⁵ «Транспортная система мира». М. 1971, стр. 117.

³⁶ В. А. Волков. Магистраль дружбы завершена. «Строительство трубопроводов», 1964, № 12, стр. 6.

³⁷ «Международная жизнь», 1971, № 8, стр. 146.

³⁸ «Trybuna Ludu», 14.VI.1971.

³⁹ «Новое время», 1972, № 12, стр. 16.

⁴⁰ «Rude Pravo», 1.VI.1968.

в каучук — более чем в 30 раз, а в различные assortименты синтетических волокон — уже в 80—150 раз⁴¹. Новые виды продукции нефтехимии стран — членов СЭВ существенно помогли техническому обновлению таких важных отраслей их экономики, как машиностроение, электротехника, электроника, судостроение, автомобилестроение, жилищное строительство, и широко входят в быт.

Создание единой системы трубопроводного транспорта стран СЭВ поставило новые проблемы его эксплуатации. Нефтепровод «Дружба» действует по единой, совместно разработанной технологии, учитывающей особенности различных режимов перекачки, диспетчеризации, определения момента перехода права собственности на товар и т. д. Представители нефтепроводных и внешнеторговых организаций пяти стран проводят ежеквартальные совещания для подведения итогов работы нефтепровода и согласования графика поставок нефти на следующий квартал. Здесь же оперативно решаются текущие технические и коммерческие вопросы.

Опыт эксплуатации нефтепровода подтвердил его высокую экономическую эффективность. В первом же (1965 г.) году его работы на всем его протяжении экономия, принесенная им, оценивалась: в СССР — в 130 млн. руб., в ПНР — в 130 млн. руб., в ГДР — в 40 млн. руб., ЧССР — в 30 млн. руб. и в ВНР — в 20 млн. рублей⁴². Затраты на его строительство окупились уже в 1966 году. В сравнении с железнодорожными перевозками транспортировка нефти оказалась в целом дешевле в 5 раз, а по ЧССР — в 6—7 раз⁴³. Экономическая эффективность нефтепровода в значительной мере определяется тем, что существенная его часть построена из труб большого диаметра. На советской территории это позволило снизить удельные капиталовложения на 16%, вложения металла — на 25% и эксплуатационные расходы — на 26% по сравнению с этими показателями на нефтепроводе Омск — Иркутск. Благодаря тому, что трасса нефтепровода короче, чем расстояние перевозки нефти по железной дороге (только на территории СССР разница составляет 766 км), транспортная работа по доставке нефти из Заволжья в братские страны сокращается в Советском Союзе на 19%, а эксплуатационные расходы снижаются более чем на 250 млн. руб. в год⁴⁴.

Большие выгоды от сооружения нефтепровода получили и другие социалистические страны. Например, по мнению польских специалистов, капитальные вложения в железнодорожный подвижной состав и модернизацию пути в Польше были бы вдвое выше стоимости строительства нефтепровода, а расход стали для нефтепровода — в 5 раз меньше, чем это потребовалось бы при организации перевозок нефти по железной дороге. Стоимость транспортировки нефти по трубопроводу в 3 раза ниже, чем по железным дорогам страны⁴⁵. Польские специалисты подсчитали, что для транспортировки 3,5 млн. т нефти, которая прошла через польский участок нефтепровода в 1965 г., понадобилось бы 200 тыс. железнодорожных цистерн и каждые сутки нужно было бы принимать 12 поездов с нефтью. Это потребовало бы обновления всего железнодорожного пути и строительства новых крупных железнодорожных станций⁴⁶. Венгерские специалисты свидетельствуют, что на территории их страны сооружение нефтепровода обошлось в 124 млн. форинтов, то есть в несколько раз меньше, чем затраты, необходимые для организации перевозок нефти по железной дороге. На строительство магистрали потребовалось 7,5 тыс. т металла, то есть в 10 раз меньше, чем это нужно для развития железнодорожных перевозок. К 1970 г. для перевозок нефти из СССР понадобилось бы 1 700 железнодорожных цистерн грузоподъемностью более чем 40 т каждая, причем ежедневно нужно было бы отправлять 11 груженых и столько же порожних составов. При этом пробег цистерн с грузом занимал бы 1 день, а погрузка, выгрузка, сортировка и порожний пробег — 4 дня⁴⁷.

На торжественном заседании Совета Министров ГДР, состоявшемся 18 декабря 1963 г. в помещении механического цеха нефтеперерабатывающего комбината в

⁴¹ «Pravda», 22.II.1972.

⁴² «Известия», 16.XI.1966.

⁴³ Д. Пакронджанов. Нефтепровод «Дружба». «Международная жизнь», 1968, № 10, стр. 147.

⁴⁴ И. Я. Гладков. Указ. соч., стр. 3—6.

⁴⁵ Н. Копораски. Rurociąg naftowy «Przyjaźń». «Handel zagraniczny». 1967, № 10, str. 402—404.

⁴⁶ «Строительство трубопроводов», 1972, № 3, стр. 4.

⁴⁷ Там же, 1964, № 12, стр. 14—15.

г. Шведт, В. Ульбрихт отметил, что без поставок нефти из Советского Союза ГДР не смогла бы так развивать национальную экономику, как того требует прогресс науки и техники; что строительство нефтепровода «Дружба» является новым доказательством того, что братское единство с СССР и международное сотрудничество социалистических стран в Совете Экономической Взаимопомощи способствует ускоренному развитию экономики каждой социалистической страны⁴⁸. Поставляемая по нефтепроводу нефть, транспортировка которой обходится ГДР втрое дешевле, чем по железной дороге⁴⁹, позволила ей перейти от угольной и карбидной химии к нефтехимии. Использование 1 млн. т нефти в качестве химического сырья равнозначно использованию около 15 млн. т бурого угля. Переход к нефтехимии дал ГДР в 1970 г. экономии около 2,4 млрд. марок. Нефтепереработка в ГДР в 1970 г. составила 10,6 млн. т, а в 1975 г. она достигнет 18—19 млн. тонн. Если в 1970 г. в качестве химического сырья использовалось только 7% нефти, то в 1975 г. на нужды нефтехимии будет направлено 15% перерабатываемой нефти⁵⁰.

Выступая в г. Шаги на митинге по случаю десятилетия нефтепровода «Дружба» 21 февраля 1972 г., Первый секретарь ЦК Коммунистической партии Словакии Й. Ленарт отметил, что теперь можно полностью оценить политическое и экономическое значение этого сооружения. «Прежде всего мы можем сказать, — заявил он, — что это сооружение блестяще оправдало себя в качестве современной и высокопроизводительной транспортной артерии, без которой невозможно было бы поставить в Чехословакию такое огромное количество нефти. Разница между расходами на перевозку по железной дороге и на перекачку нефти по нефтепроводу составляет примерно 4,5 млрд. крон, на которые можно построить крупный нефтеперерабатывающий или нефтехимический комбинат. Благодаря регулярным и постоянно возрастающим поставкам нефти из Советского Союза широкое развитие в Чехословакии получила химическая промышленность»⁵¹.

Окончание строительства нефтепровода в 1964 г. — в какой-то мере условная дата, потому что дальнейшее развитие магистрали началось уже в период ее сооружения и продолжается по настоящее время. На территории СССР было построено и действует отвлечение трубопровода из Полоцк и Вентспилс. Строится новый нефтепровод, который во второй половине 1973 г. обеспечит выход нефти западносибирских месторождений в социалистические страны через нефтепровод «Дружба». Диаметр его труб — 1 220 мм, а протяженность — около 2 тыс. километров. Новый нефтепровод пройдет от Усть-Балыка (район г. Сургут на Оби) до Альметьевска, и к нему будет подключен уже действующий западносибирский нефтепровод Шаим — Тюмень⁵². В Венгрии, где сооружение основной магистрали «Дружба» было закончено в 1962 г., одновременно был проложен соединительный нефтепровод длиной 18 км из Сазхаломбатта в Капольнашеч, откуда нефть также по трубопроводу перекачивалась на Комаромский нефтеперерабатывающий завод (около 700 тыс. т в год)⁵³. В Чехословакии в 1965 г. был сдан в эксплуатацию участок до Шляпанова, и нефть стала поступать на завод имени Чехословацко-Советской дружбы в Залужи (Северо-Западная Чехия, район г. Мост). В ГДР нефтепровод был продолжен от Шведта до нефтеперерабатывающего комбината в г. Лейне и далее — до химкомбината в г. Блен. В конце 1969 г. началась эксплуатация нефтепровода Росток — Шведт протяженностью 202 км⁵⁴. Для развития пропускной способности самой магистрали «Дружба» ведется строительство второй нитки трубопровода общей протяженностью 4 412 км⁵⁵.

Начало ее строительству было положено в 1965—1966 гг., когда СССР и ЧССР заключили между собой соглашение о создании второй нитки нефтепровода на участке Мозырь — госграница. Работы на этом участке начались в конце 1966 г., а в 1969 г. на участке Мозырь — Броды было введено в действие 200 км второй нитки, что уве-

⁴⁸ «Правда», 19.XII.1963.

⁴⁹ «Красная звезда», 26.IV.1964.

⁵⁰ «Neues Deutschland», 13.XI.1971.

⁵¹ «Pravda», 22.II.1972.

⁵² «Правда», 22.VIII.1971.

⁵³ «Строительство трубопроводов», 1964, № 12, стр. 15.

⁵⁴ «Neues Deutschland», 16.X.1969.

⁵⁵ «Строительство трубопроводов», 1972, № 3, стр. 4.

лично пропускную способность этого участка нефтепровода на 30 %. В том же году на участке Броды — Ужгород вступило в эксплуатацию 287 км второй нитки, и производительность участка увеличилась на 70 %. В 1972 г. вторые линии нефтепровода уже действовали на всей протяженности участков Броды — Ужгород и Мозырь — Брест. Также в 1969 г. началось сооружение второй очереди главного участка нефтепровода (Куйбышев — Унеча) из труб диаметром 1220 миллиметров. Здесь работы в основном были закончены в 1972 году⁵⁶. Одновременно велась прокладка второй нитки и в Чехословакии, где в 1967 г. был завершён участок от границы с СССР до г. Кошице (71 км) и в основном закончена прокладка труб от Кошице до Шаги (около 200 км)⁵⁷. В 1972 г. вторая линия нефтепровода работала на всем участке от границы с СССР до Братиславы. Развитие системы трубопровода «Дружба» и сооружение второй его нитки на территории ЧССР увеличили общую протяженность нефтепроводов этой страны до 1 221 км (в том числе магистральных — до 951 км)⁵⁸.

Вторая очередь нефтепровода «Дружба» от советской границы к Дунайскому нефтеперерабатывающему заводу в Сазхаломбатта прокладывается целиком по территории Венгрии. От пограничного города Захонь она направляется на г. Ленинварош (юго-восточнее г. Мишкольц) и, пройдя г. Хатван, заканчивается в Сазхаломбатта, встречаясь здесь с первой очередью нефтепровода⁵⁹. Работы на этом участке «Дружбы-2» подходят к концу. Его пуск намечен на апрель 1973 года⁶⁰. Строительство второй нитки нефтепровода на территории Польши началось в 1969 г.⁶¹, и в октябре того же года было подписано соглашение между правительствами ГДР и ПНР о сооружении второго нефтепровода для транспортировки нефти из СССР через территорию ПНР в ГДР⁶². В 1972 г. в основном закончен восточный участок этого нефтепровода (Плоцк — граница с СССР), и с августа этого года основные строительные работы концентрировались на западном участке (Плоцк — граница с ГДР)⁶³. Окончание всех работ на польском участке «Дружбы-2» намечено на 1973 год. Одновременно модернизируется первая нитка нефтепровода, что позволит после ввода в эксплуатацию второй очереди на территории Польши увеличить пропускную способность первоначально проложенной магистрали по крайней мере втрое⁶⁴.

Развитие нефтехимической промышленности в странах СЭВ на базе нефти, поступающей из СССР по нефтепроводу «Дружба», дало толчок началу развития международной сети трубопроводов для транспортировки этилена, используемого для производства пластических масс, медикаментов, искусственного каучука и других продуктов. В ближайшие годы будет проложен этиленопровод, соединяющий строящийся в Бёлене (ГДР) олефиновый комплекс (производительностью 300 тыс. т в год) с химическим комбинатом в Залужи (ЧССР). По этому трубопроводу Чехословакия сможет получать около 150 тыс. т этилена в год, а в перспективе этиленопровод будет использоваться для поставок этилена из ЧССР в ГДР⁶⁵. От Залужи намечается продолжение этиленопровода до завода «Споляна» в Нератовице⁶⁶. Развитие производства этилена из нефти, поступающей по второй нитке нефтепровода «Дружба», в Ленинвароше (ВНР) вызвало к жизни идею строительства этиленопровода Ленинварош — Калуп (СССР, Ивано-Франковская область), по которому в Советский Союз будет поступать около 130 тыс. т этилена в год⁶⁷.

⁵⁶ «Новое время», 1972, № 12, стр. 16.

⁵⁷ «Международная жизнь», 1968, № 10, стр. 147.

⁵⁸ «Строительство трубопроводов», 1970, № 4, стр. 33.

⁵⁹ «Строительство трубопроводов», 1972, № 3, стр. 4.

⁶⁰ «Правда», 10.X.1972.

⁶¹ «Tryb i Ludu», 23.X.1969.

⁶² «Neues Deutschland», 19.X.1969.

⁶³ «Trybuna Ludu», 8.VIII.1972.

⁶⁴ «Известия», 21.II.1972.

⁶⁵ «Neues Deutschland», 5.II.1972.

⁶⁶ «Строительство трубопроводов», 1972, № 3, стр. 5.

⁶⁷ «Известия», 21.II.1972.

Потребности стран СЭВ в нефти увеличиваются исключительно быстро. Чтобы соответственно развивать как добычу нефти в СССР, так и возможности ее транспортировки, необходимы крупные капиталовложения в нефтедобывающую промышленность и транспорт в Советском Союзе. Совместное создание нефтепровода «Дружба» было первым опытом участия заинтересованных стран в развитии транспортных мощностей для доставки нефти. Этот опыт распространяется и на развитие дополнительных мощностей нефтедобычи в СССР. Так, в 1966 г. между СССР и ЧССР было заключено соглашение о сотрудничестве в развитии добычи советской нефти. В соответствии с ним Чехословакия предоставила СССР кредит в размере 4 млрд. валютных крон в виде машин, оборудования и материалов, предназначенных для освоения тюменских месторождений. Кредит будет погашаться в 1971—1984 гг. поставками 60 млн. т нефти сверх контингента, предусмотренного обычными соглашениями⁶⁸. Подписаны соглашения о сотрудничестве в области нефтяной и газовой промышленности на 1971—1975 гг. (а в ряде случаев и на последующий период) также с ГДР, Венгрией и Польшей, которые примут участие в развитии добычи нефти и газа и сооружении трубопроводов на советской территории. СССР обеспечит увеличение экспорта соответствующих товаров в эти страны⁶⁹.

Нефтепровод «Дружба» — одно из ярких проявлений характера отношений между братскими социалистическими странами, название которого носит эта межгосударственная магистраль. Это — претворенное в жизнь реальное сотрудничество и общее творчество народов, совместно борющихся за социализм и коммунизм.

⁶⁸ И. Козлов. Сотрудничество стран СЭВ в развитии нефтяной и газовой промышленности. «Международная жизнь», 1971, № 8, стр. 146.

⁶⁹ О. Богомолов. Развитие стран СЭВ по пути экономической интеграции. «Коммунист», 1971, № 16, стр. 77.