

Т. А. Джалилов
**МАГИСТРАЛЬНЫЙ НЕФТЕПРОВОД «ДРУЖБА»
КАК ФАКТОР СОВЕТСКОЙ ПОЛИТИКИ (1958–1974 гг.)***

doi: 10.30759/1728-9718-2025-2(87)-95-103

УДК 94(47)“1958/1974” ББК 63.3(2)6

Статья посвящена истории энергетического и технологического взаимодействия стран-членов Совета Экономической Взаимопомощи. На примере реализации одного из крупнейших инфраструктурных проектов в рамках СЭВ — сооружения самого протяженного в мире магистрального нефтепровода «Дружба», объединившего топливно-энергетические системы СССР, ПНР, ГДР, ЧССР, ВНР и СФРЮ, — показано значение кооперации европейских социалистических стран как для развития ТЭК и химической промышленности, так и для экономики стран народной демократии в целом. На первоначальном этапе (1958 — первой половине 1960-х гг.) проект по сооружению нефтепровода «Дружба» ни высшим политическим руководством СССР, ни руководством «экономического блока» Советского Союза не рассматривался в качестве «политической инициативы»: нет оснований утверждать, что решение о начале строительства магистрального нефтепровода было принято руководством СССР с учетом того, что увеличение экспорта нефти в страны народной демократии может служить поддержкой внешнеполитического курса, направленного на усиление влияния СССР в социалистических странах. Напротив, при реализации этого инфраструктурного проекта СССР руководствовался «экономической логикой» и исходил из острой потребности европейских социалистических стран в увеличении поставок советской нефти. На втором этапе (вторая половина 1960-х — первая половина 1970-х гг.) интенсификация кооперации ТЭК стран народной демократии стала частью обширных планов СССР по реформированию СЭВ с целью создания единых народнохозяйственных планов и по формированию глобальной социалистической системы разделения труда.

Ключевые слова: *СЭВ, магистральный нефтепровод «Дружба», мировая система социализма, СССР, ЧССР, ВНР, ПНР, ГДР, топливно-энергетический комплекс*

15 октября 1964 г. было открыто сквозное движение нефти по магистральному нефтепроводу «Дружба». Сооружение магистрального нефтепровода «Дружба» стало крупнейшим инфраструктурным проектом, осуществление которого потребовало объединения усилий не только большинства отраслей экономики Советского Союза, но и стран — европейских членов Совета экономической взаимопомощи.

Отраслевую триаду (топливно-энергетическую промышленность, металлургию и машиностроение) в экономической науке принято считать локомотивом индустриального обновления в СССР. В процессе индустриализации происходил последовательный рост энерговооруженности, изменялся и состав потребления

энергоресурсов: шло уменьшение доли угля при возрастании показателя сначала для нефти, а потом и для газа. В СССР в 1940 г. доля нефти и газа в структуре топливного баланса составляла соответственно 18,7 и 1,9 %, в 1960 г. удельный вес углеводородов в структуре топливного баланса увеличился до 38,4 % (по нефти — 30,5 %, а по газу — 7,9 %) и уже в 1963 г. превзошла показатель по углю. К 1960 г. нефтедобыча СССР составила 148 млн т.¹

В докладе на XX съезде КПСС Председатель ЦМ СССР Н. А. Булганин констатировал, что нефть и газ в топливном балансе имеют небольшой удельный вес. В то же время нефть и газ являются наиболее эффективными видами топлива и являются ценным химическим сырьем.² В связи с этим ставилась задача ускорения развития нефтяной и газовой промышленности. В «Директивах XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану (1956–1960 гг.)» отмечалось, что, поскольку нефть и газ являются

Джалилов Теймур Агабаевич — к.и.н., н.с., Институт всеобщей истории РАН (г. Москва)
E-mail: Slavika1@yandex.ru

* Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда, проект № 23-18-00621 «Мировая система социализма» и глобальная холодная война: технополитика, экономика, образы будущего (1970–1980-е гг.)» (рук. М. А. Липкин)

¹ См.: Славкина М. В. Триумф и трагедия: развитие нефтегазового комплекса СССР в 1960–1980-е гг. М., 2002.

² См.: XX съезд Коммунистической партии Советского Союза. 14–25 февраля 1956 г.: стенографический отчет. М., 1956. Т. 1. С. 467.

наиболее дешевыми и эффективными видами топлива, берется курс на ускорение нефтяной и газовой промышленности. Эта же линия закреплялась и в «Контрольных цифрах по народному хозяйству СССР на 1959–1965 гг.», где важнейшей задачей семилетнего плана объявлялось «изменение структуры топливного баланса путем преимущественного развития добычи и производства наиболее экономичных видов топлива — нефти и газа».³

К середине 1960-х гг. обозначился новый фактор, значительно повлиявший на трансформацию роли нефтегазового комплекса в общей системе хозяйственных связей. Была открыта величайшая в мировом масштабе Западно-Сибирская нефтегазоносная провинция. Директивы XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану устанавливали: «Ускоренно развивать нефтедобывающую и газовую промышленность. Считать важнейшей задачей создание новых нефте- и газодобывающих центров в Западной Сибири, Западном Казахстане и значительное увеличение добычи нефти в старых нефтедобывающих районах».⁴ Добычу нефти в Западной Сибири планировалось нарастить до 20–25 млн т.

Возрастающая роль нефтяного сектора советской экономики закономерно вела к необходимости пристального рассмотрения комплекса вопросов, связанных с транспортировкой нефтяных ресурсов. Выступая на XX съезде КПСС, председатель Государственной комиссии Совета Министров СССР по перспективному планированию народного хозяйства Н. К. Байбаков уделил большое внимание необходимости перекачки нефти по трубопроводам вместо перевозки ее по железным дорогам. Планом шестой пятилетки было предусмотрено строительство нефтепроводов Омск — Красноярск — Иркутск протяженностью 2 400 км, Альметьевск — Горький — Рязань — Ярославль — Москва протяженностью 1 483 км, продуктопровода Куйбышев — Сызрань — Пенза — Брянск протяженностью 1 170 км и др.

Отражением успехов нефтяной отрасли стало увеличение ее удельного веса в структуре советского экспорта. В 1950 г. СССР экспортировал всего 300 тыс. т сырой нефти и 800 тыс. т нефтепродуктов. В 1958 г. удельный вес экспорта нефти и нефтепродуктов в капиталистические страны составлял в ценностном выраже-

нии 15 % от всей выручки, полученной в этих странах, и равнялся 700 млн валютных рублей.⁵ В 1958 г. экспорт сырой нефти составил 7,8 млн т, а в 1959 г. — сырой нефти 5,3 млн т и 13,1 млн т нефтепродуктов. В 1965 г. СССР вывозил уже 43,4 млн т сырой нефти и 21 млн т нефтепродуктов. Приоритетной задачей нефтяного экспорта СССР являлась поддержка стран социалистического лагеря:⁶ в середине 1960-х гг. на долю стран СЭВ и третьего мира приходилось более 55 % советского нефтяного экспорта.⁷

Вопрос о необходимости значительного увеличения поставок советской нефти в европейские страны-члены СЭВ, пожалуй, впервые был поднят на совещании председателей Госпланов стран-участниц СЭВ в марте 1957 г., когда представители Венгрии заявили, что в связи с сильным обводнением нефтяных месторождений они не только не смогут увеличить добычу нефти, как ранее намечали, с 1,6 млн т в 1955 г. до 2 млн т в 1960 г., но вынуждены сократить ее примерно до 0,6 млн т. Уменьшение добычи нефти было также намечено Румынией с 13,5 млн т в 1960 г. до 11,5 млн т в 1962 г.⁸ Совещание председателей Госпланов стран СЭВ показало, что в странах СЭВ образовался дефицит нефти и нефтепродуктов, покрыть который правительства стран народной демократии рассчитывали за счет поставок из СССР.⁹ Проблема «нефтяного дефицита» в топливном балансе социалистических стран особенно остро встала после того, как на майском Пленуме (1958 г.) ЦК КПСС было принято постановление «Об ускорении развития химической промышленности и особенно производства синтетических материалов и изделий из них для удовлетворения потребностей населения и нужд народного хозяйства», в котором отмечалось: «Создание мощной химической промышленности даст нашей стране огромный экономический эффект. Ни одна отрасль промышленности не может сравниться с химией по эффективности вкладываемых средств».¹⁰

⁵ См.: Пивоваров Н. Ю. Советские экспортно-импортные планы и их реализация: что продавал и что покупал СССР во второй половине 1950-х годов // Электронный научно-образовательный журнал «История». 2018. Т. 9, вып. 7 (71).

⁶ См.: Sanchez-Sibony O. Red globalization. The political economy of the Soviet Cold War from Stalin to Khrushchev. Cambridge, 2014.

⁷ См.: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 64. Д. 76. Л. 92–94.

⁸ См.: Там же. Оп. 65. Д. 378. Л. 9–11.

⁹ См.: Попов А. А. Экономические мотивы сотрудничества стран СЭВ в сфере добычи ископаемых ресурсов (1950–1980-е гг.) // Вестник Удмуртского университета. Социология. Политология. Международные отношения. 2020. Т. 4, вып. 2. С. 196–204.

¹⁰ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: в 5 т. М., 1968. Т. 4. С. 407.

³ Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959–1965 годы (утвержден единогласно XXI съездом КПСС 5 февраля 1959 г.). М., 1959. С. 22.

⁴ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сборник документов за 50 лет. М., 1968. Т. 6. С. 52.

В соответствии с решениями Пленума, в 1959–1965 гг. предполагалось увеличить объем производства химической продукции почти в три раза. Выполнение поставленных задач напрямую зависело от наличия основного сырья для химической промышленности — нефти и газа, а также от возможности их транспортировки. Неслучайно в записке министра строительства предприятий нефтяной промышленности СССР А. Кортунова в ЦК КПСС от 22 февраля 1957 г. вопросы развития химической и нефтегазовой промышленности, а также строительство магистральных нефте- и газо-проводов рассматривались во взаимосвязи: в период 1957–1969 гг. предусматривалось резкое увеличение ввода в строй мощностей нефтегазовой промышленности: «В 1957 г. будут введены мощности на 4 млн т, то в 1958–1960 гг. необходимо будет ввести в действие мощности на 30 млн т. Такой же значительный объем предстоит выполнить по строительству магистральных нефтепроводов, продуктопроводов и газопроводов. <...> Наряду с этим должны быть выполнены большие работы по строительству заводов нефтехимии, работающих на нефтяном сырье».¹¹

Нефтяной вопрос становился еще острее из-за того, что вслед за Советским Союзом в 1958–1961 гг. странами народной демократии также были приняты программы химизации, рассчитанные в первую очередь на поставки сырья из СССР. Так, например, 29 июня 1960 г. было принято постановление ЦК ВСРП «О развитии химической промышленности», предусматривавшее рост производства химической промышленности Венгрии в ходе второго пятилетнего плана (1961–1965 гг.) вдвое. В решении ЦК ВСРП отмечалось: «Крупное развитие [экономики] должно быть осуществлено в первую очередь на базе нефтехимии».¹² Для достижения этих целей планировалось направить на развитие химической промышленности 1/6 часть всех промышленных капиталовложений (около 11 млрд форинтов). При этом, как отмечалось в Информации советского посольства в Венгрии Председателю Государственного комитета СМ СССР по внешним экономическим связям С. А. Скачкову от 5 июля 1961 г., реальные запасы нефти, которыми располагала ВНР, не могли обеспечить предполагаемое развитие химической промышленности Венгрии. «Несмотря на недостаток нефти ... Комиссия [Экономическая комиссия при Правительстве ВНР] утвердила

план переработки нефти в таком количестве, в каком он был представлен на рассмотрение. Госплану и министерству внешней торговли предложено провести переговоры об увеличении импорта нефти»,¹³ — информировало посольство СССР в Будапеште. На чьи поставки нефти рассчитывало венгерское руководство, хорошо видно из записи беседы посла СССР в ВНР Г. А. Денисова с Председателем Госплана ВНР М. Айтаи, состоявшейся 18 марта 1963 г.: «Венгерская сторона просит Советский Союз увеличить к 1980 г. ежегодные поставки нефти до 15 млн т. Советские эксперты считают это количество слишком завышенным и предложили ограничиться 8 млн т. в год»,¹⁴ — информировал посол ЦК КПСС. Аналогичное положение сложилось в экономике ГДР, ЧССР и ПНР. Показателен пример Польши: удельный вес СССР в ее внешней торговле в 1964 г. составлял 34 % (первое место, а удельный вес ПНР во внешней торговле СССР составлял 9 %). Удельный вес поставляемой из СССР нефти в импорте Польши равнялся 99 %, нефтепродуктов — 71 %.¹⁵

Руководству советским народным хозяйством предстояло «пройти между Сциллой и Харибдой». С одной стороны, нефтяных ресурсов не хватало для обеспечения нужд народного хозяйства СССР. В записке заместителя начальника отдела народнохозяйственного плана по тяжелой промышленности Д. Ноткина Председателю Госплана П. Ф. Ломако от 3 июля 1963 г. сообщалось, что намеченный в Генеральной перспективе на 1966–1970 гг. уровень добычи нефти в размере 390 млн т не может быть выполнен, что обуславливалось недостаточным уровнем капиталовложений.¹⁶ В докладной записке на имя заместителя Председателя Госплана СССР Н. А. Тихонова Д. Ноткин информировал «о невозможности увеличения экспорта нефти против принятых в настоящее время количеств».¹⁷ В связи с этим 21 марта 1961 г. в записке на имя председателя Госплана В. Н. Новикова «О проекте директив Госэкономсовету для обсуждения с Польской и Чехословацкой сторонами перспектив развития народного хозяйства этих стран на период по 1980 год»¹⁸ сотрудники Госплана считали

¹³ Там же. Л. 181.

¹⁴ Там же. Д. 595. Л. 124.

¹⁵ См.: Там же. Д. 907. Л. 99–100.

¹⁶ См.: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 65. Д. 150. Л. 71.

¹⁷ Там же. Д. 806. Л. 122.

¹⁸ «Генеральная перспектива» развития СССР до 1980 г. начала разрабатываться в преддверии XXII съезда КПСС как составная часть подготовки третьей программы партии. Этим занималась специальная правительственная структура —

¹¹ РГАНИ. Ф. 5. Оп. 30. Д. 205. Л. 21.

¹² Там же. Оп. 49. Д. 398. Л. 176.

«нецелесообразным брать какие-либо конкретные обязательства по взаимным поставкам продукции между Советским Союзом и другими странами». ¹⁹ Из проекта директив предлагалось исключить согласие СССР на поставку «нефти в количествах, обеспечивающих потребности Чехословакии в светлых нефтепродуктах и в сырье для развития химической промышленности... По Польской народной республике ... исключить... обязательства по поставке нефти в количествах до 15 млн т.» ²⁰

С другой стороны, подобные инициативы вступали в противоречие с предпринятой по инициативе лидера СССР Н. С. Хрущева на XVI внеочередной сессии СЭВ (июнь 1962 г.) масштабной реформой СЭВ, которая мыслилась «не просто как углубление интеграции среди стран-основателей, не просто “супергосплан” с элементами наднациональности, а как преобразование этой организации в общемировую структуру, сравнимую с деятельностью Коминформа и Коминтерна, только использовавшее экономическое, а не военное оружие в глобальных масштабах». ²¹ Для Хрущева, увлеченного в начале 1960-х гг. идеей кооперации в рамках СЭВ, задачи, стоявшие перед всем социалистическим лагерем, во многом превалировали над внутривластными вопросами, он полагал, «что только глубокое кооперирование может помочь другим социалистическим странам выровнять развитие своей экономики и идти в ногу к новым высотам». ²² Судя по всему, Хрущев считал, что даже если на определенном временном отрезке СССР придется пожертвовать своими интересами, в дальнейшем кооперация в рамках СЭВ придаст столь мощный импульс развитию экономик всех стран народной демократии, что это положительным образом скажется и на Советском Союзе. ²³

Госэкономсовет (см.: Некрасов В. Л. «Дилемма Хрущева»: реформы Госплана СССР, нефтехимический проект и вызовы холодной войны (вторая половина 1950-х — первая половина 1960-х гг.). М., 2019; и др.). «Генеральная перспектива» не стала директивным документом. Но ряд ее положений вошел в третью программу партии, принятую на XXII съезде КПСС. По примеру СССР долгосрочным планированием на 20-летнюю перспективу занялись все страны СЭВ. См.: Липкин М. А. Совет Экономической Взаимопомощи: исторический опыт альтернативного глобального мироустройства (1949–1979). М., 2019. С. 79.

¹⁹ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 64. Д. 79. Л. 71.

²⁰ Там же.

²¹ Липкин М. А. Указ. соч. С. 90.

²² РГАНИ. Ф. 52. Оп. 1. Д. 457. Л. 46.

²³ См.: Джалилов Т. А. СССР и страны «народной демократии» в поисках новых форм организации мировой системы социализма: от роспуска Коминформа к реформе СЭВ. 1953–1964 гг. // «Мировая система социализма» и глобальная экономика в середине 1950-х — середине 1970-х годов. М., 2019. С. 41.

В той же логике политического руководства СССР в «Справке об отражении в проектировках Госэкономсовета СССР по экономическим связям со странами СЭВ в период по 1980 год решений Московского Совещания представителей коммунистической и рабочих партий» констатировалось: «Задача создания единой материально-технической базы социализма и коммунизма в социалистическом лагере в огромной степени зависит от решения топливно-энергетической проблемы. <...> В этой связи было решено разработать единый топливно-энергетический баланс стран СЭВ, в котором предусматривалось бы удовлетворение каждой страны в топливе с наименьшими затратами и по прогрессивным нормам». ²⁴ Однако, как отмечали составители справки, «Ограниченные возможности собственной добычи и незначительный объем намеченных советских поставок прогрессивных видов топлива — нефти и газа не позволяют европейским странам народной демократии иметь прогрессивный топливно-энергетический баланс». ²⁵ Из этого вытекала необходимость увеличения поставок нефти в европейские страны социалистического лагеря даже в ущерб потребностям советского народного хозяйства.

В конце 1950-х гг., когда планы по сооружению нефтепровода «Дружба» только формировались, высшим политическим руководством СССР этот проект не рассматривался в качестве «политической инициативы»: нет никаких оснований говорить о том, что решение о начале строительства магистрального нефтепровода было принято Советским Союзом с учетом того, что увеличение экспорта нефти в страны народной демократии могло служить поддержкой внешнеполитического курса, направленного на усиление влияния СССР в социалистических странах. В данном случае Москва руководствовалась логикой, продиктованной необходимостью решения экономических задач.

В мае 1958 г. прошли и советско-польские переговоры «Об объемах взаимных поставок основных товаров и размещении советских заказов на продукцию польской промышленности в 1961–1965 гг.» и советско-чехословацкие переговоры «Об объемах взаимных поставок основных товаров до 1965 г. включительно и по отдельным вопросам экономического сотрудничества». В Протоколе советско-польских переговоров значилось, что «советская делегация

²⁴ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 65. Д. 150. Л. 121.

²⁵ Там же.

высказала предварительные мнения о возможности увеличения поставок нефти из Советского Союза в Польшу с 670 тыс. т. в 1960 г. до 2 700 тыс. т. в 1965 г. ... Делегации в принципе согласились, что для обеспечения указанного количества нефти целесообразно строительство нефтепровода».²⁶ Согласно Протоколу советско-чехословацких переговоров, «Делегации предварительно согласовали возможный объем поставок нефти из СССР в ЧССР в 1961 г. — 2 750 тыс. т., в 1962 г. — 3 150 тыс. т., в 1963 г. — 4 350 тыс. т., в 1964 г. — 4 650 тыс. т., в 1965 г. — 5 250 тыс. т. Делегации в принципе согласились, что для обеспечения транспортировки указанного количества нефти целесообразно строительство нефтепровода. Достигнута договоренность, что компетентные органы стран не позднее августа 1958 г. дополнительно рассмотрят этот вопрос, после чего будут определены порядок и сроки строительства указанного нефтепровода, а также степень участия сторон в этом строительстве».²⁷ Таким образом, в мае 1958 г. СССР пошел на увеличение поставок нефти в социалистические страны, одновременно связав этот вопрос с необходимостью сооружения нефтепровода.

Увязывая вопрос увеличения поставок нефти в европейские социалистические страны с необходимостью строительства нефтепровода «Дружба», советская сторона руководствовалась соображениями экономической целесообразности: железнодорожный и водный транспорт был не в состоянии обеспечить возрастающие нефтеперевозки, а рентабельность транспортировки нефти по трубопроводам в сравнении с иными способами доставки оказывалась крайне выигральной. По расчетам Научно-исследовательского конъюнктурного института Министерства внешней торговли СССР, содержащимся в записке «Эффективность экспорта топлива из СССР в страны народной демократии», направленной в ЦК КПСС 14 марта 1964 г.: «В общем объеме текущих затрат на нефть 3/4 приходится на транспорт и лишь 1/4 — на ее производство. <...> В этой связи важную роль призвано сыграть сооружение нефтепровода “Дружба”. Прокачка нефти по этому нефтепроводу обойдется в 6–7 раз дешевле, чем перевозка по железной дороге. Если исходить из существующих экспортных цен на нефть, а также из того, что себестоимость добычи нефти в Поволжье, по имеющимся прогнозам в перспективе останет-

ся на существующем уровне, то рентабельность экспорта нефти повысится по нашим расчетам не менее чем до 500 %».²⁸

Осенью 1958 г. представитель ГДР в СЭВ внес предложение рассмотреть на предстоящей X сессии СЭВ, намеченной на 1959 г., вопрос о строительстве магистральных нефтепроводов для перекачки нефти, экспортируемой из СССР в Венгрию, ГДР, Польшу и Чехословакию. Это предложение было поддержано представителями в СЭВ Польши и Чехословакии. Вопрос о строительстве указанных магистральных нефтепроводов рассматривался специальной рабочей группой Постоянной комиссии СЭВ по нефтяной и газовой промышленности в сентябре 1958 г. в Варшаве, после чего был вынесен на рассмотрение в ЦК КПСС, которое в ноябре 1958 г. выразило согласие на включение в повестку дня X сессии СЭВ вопроса о строительстве магистральных нефтепроводов для перекачки нефти, экспортируемой из СССР в Венгрию, ГДР, Польшу и Чехословакию. Советской делегации на X сессии СЭВ поручалось сделать заявление о целесообразности строительства указанных нефтепроводов силами и средствами заинтересованных стран и сообщить, что строительство магистральных нефтепроводов от г. Мозыря до границы с Польшей и Чехословакией осуществляет Советский Союз с поставкой труб и оборудования Венгрией, ГДР, Польшей и Чехословакией пропорционально количеству нефти, которую будут получать эти страны от СССР. С 11 по 13 декабря в Праге состоялась X сессия Совета экономической взаимопомощи, в работе которой приняли участие делегации всех стран-участниц Совета. «Сессия Совета признала целесообразным строительство магистральных нефтепроводов для транспортировки нефти, которая будет поставляться Советским Союзом из нефтеносных районов Волги в Венгрию, ГДР, Польшу и Чехословакию. Принята рекомендация о необходимости закончить строительство магистральных нефтепроводов (с учетом срока ввода в действие новых мощностей нефтеперерабатывающих заводов в указанных странах) на участке от нефтеносных районов Волги до г. Мозыря — в 1963 г., от г. Мозыря до г. Шведт — в 1963 г. и на южном направлении на участке от станции Броды до г. Братиславы — в 1961 г., и от г. Шаги до г. Будапешта — в 1964 г., и от г. Мозыря до станции Броды — в 1965 г.»²⁹ Сессия также приняла к

²⁶ РГАНИ. Ф. 3. Оп. 12. Д. 370. Л. 121.

²⁷ Там же. Л. 141.

²⁸ Там же. Ф. 5. Оп. 49. Д. 913. Л. 32.

²⁹ Там же. Ф. 3. Оп. 12. Д. 469. Л. 117.

сведению, что заинтересованные страны в связи с необходимостью увеличения пропускной способности нефтепровода от нефтеносных районов Волги до г. Мозыря рассмотрят в двухстороннем порядке с Советским Союзом вопрос о возможной степени их участия в поставке труб и оборудования для строительства этого участка нефтепровода. Решением сессии было рекомендовано странам осуществить проектирование нефтепроводов на своих территориях силами собственных проектных организаций, при этом было принято к сведению согласие СССР разработать в своих проектных организациях генеральную схему (основное положение) нефтепроводов для координаций и увязки проектов на территории отдельных стран. Сессией принята рекомендация о том, чтобы заинтересованные страны заключили до 1 июля 1959 г. необходимые двухсторонние и трехсторонние соглашения по вопросам, связанным со строительством нефтепроводов».³⁰

В основу проектирования и строительства нефтепровода «Дружба» были положены рекомендации X сессии Совета экономической взаимопомощи, одобренные постановлением Совета Министров СССР от 20 февраля 1959 г. № 162-74; генеральная схема нефтепроводов для транспорта нефти в Польшу, ГДР, Чехословакию и Венгрию; постановление Совета Министров СССР от 13 октября 1959 г. № 1169-502; соглашение между Правительством СССР и правительствами Польши, ГДР, ЧССР и Венгрии от 18–19 декабря 1959 г. о строительстве нефтепровода «Дружба». Межправительственными соглашениями было предусмотрено, что строительство и эксплуатация участков нефтепровода «Дружба» будут осуществляться каждой договаривающейся страной на своей территории своими силами и средствами и будет являться собственностью стран, по которой нефтепровод проходит; договаривающиеся стороны будут оказывать друг другу помощь в строительстве нефтепровода путем поставок труб, оборудования, строительных машин и механизмов; поставка труб, оборудования и механизмов будет производиться сверх количеств, предусмотренных соответствующими Соглашениями о взаимном товарообороте на 1960–1965 гг. Этими же соглашениями предусматривалось, что Советский Союз будет оказывать техническое содействие Польше, ГДР, ЧССР и ВНР путем командирования советских специалистов для консультации по вопросам проек-

тирования, строительства (включая монтаж) и пуска в эксплуатацию нефтепровода; передачи технической документации, связанной с проектированием и строительством нефтепровода и изготовлением для него оборудования; приема специалистов и рабочих Польши, ГДР, ЧССР и ВНР для производственно-технического обучения и ознакомления на строящихся в СССР нефтепроводах. Оплата поставок труб, оборудования и механизмов, а также расходов, связанных с оказанием других видов технического содействия, предусмотренных Соглашениями по строительству нефтепровода «Дружба», производилась на условиях действовавших торговых соглашений между этими странами.

Руководствуясь решением СМ СССР от 13 октября 1959 г. и Межправительственными Соглашениями от 18–19 января 1959 г., Главгаз СССР оказывал странам-участницам необходимую техническую помощь в проектировании, строительстве и эксплуатации нефтепровода — по заявкам этих стран. Строительство участка магистрального нефтепровода «Дружба» на территории Венгрии было начато 1 июня 1961 г.; на территории ГДР работы по строительству перехода через реку Одер на участке нефтепровода Германо-Польская граница — г. Шведт были начаты 25 октября 1961 г. Строительство линейной части нефтепровода длиной в 27 км было начато в марте 1963 г. и закончено к 15 октября 1963 г.

Успешный ход строительства нефтяной магистрали «Дружба», ее влияние на развитие экономики ВНР, ГДР, ПНР и ЧССР вызвали «санкционное давление» Запада. В нарушение международных торговых отношений ФРГ — поставщик труб диаметром 1 020 мм разрывает контракт и отказывается Советскому Союзу в поставке труб. Значительный участок трассы оказался без труб. Советский Союз был вынужден экстренно решать возникшую проблему: ряд трубопрокатных заводов СССР приступили немедленно к освоению выпуска нефтегазовых труб большого диаметра и уже в марте 1964 г. Челябинский завод рапортовал о выпуске первой партии труб диаметром 1 020 мм.

18 декабря 1963 г. в ГДР состоялись торжества по случаю ввода в эксплуатацию части нефтепровода «Дружба», 28 декабря 1963 г. аналогичное торжественное мероприятие прошло в Польше.

Магистральный нефтепровод «Дружба» стал крупнейшей в мире нефтепроводной системой. Общая ее протяженность на момент запуска первой ветки превышала 5,5 тыс. км. Свое начало нефтепровод «Дружба» берет на нефтя-

³⁰ РГАНИ. Ф. 3. Оп. 12. Д. 469. Л. 120–121.

ных промыслах Волго-Уральского нефтяного месторождения — в Альметьевске. Здесь нефть с промыслов собирается в резервуарные парки начальной перекачной станции, а отсюда по трубопроводу перекачивается к головной насосной станции, где сходятся все подводящие трубопроводы. От головной насосной станции трубопровод идет на запад, пересекая реки Волгу, Дон, Десну, Днепр и десятки других малых рек. В районе г. Мозырь (Белоруссия) трасса разветвляется: северо-западная ее ветвь протяженностью 1 200 км по Пинской низменности направляется в район г. Бреста, где пересекает границу Польши с востока на запад и выходит на территорию Германии. Юго-западная ветвь магистрали протяженностью 1 300 км проходит через западные области Украины, пересекает горные хребты Восточных Карпат и, перейдя границу, выходит в районы Южной Словакии. В районе города Шаги эта ветвь разветвляется в сторону Братиславы и Будапешта.

На нефтепроводе была применена наиболее рациональная для своего времени технологическая «транзитная» схема перекачки нефти из насоса в насос. Учитывая, что нефтепровод был запроектирован на дистанционное телеуправление и что разработанная аппаратура гарантировала дальность телеуправления в пределах 700–800 км, технологические участки перекачки определялись этим расстоянием, то есть через каждые 700–800 км трассы имелись головные станции с буферной емкостью и диспетчерскими пунктами управления.

Между ними шаг промежуточных станций колебался в зависимости от профиля трассы в пределах 60–120 км. Всего на территории Советского Союза предусматривалось строительство, при полном развитии нефтепровода первой очереди, 3 500 км нефтепровода и 35 насосных станций. Технологические обвязки насосных станций, типовые для промежуточных и головных станций, предусматривали транзитный режим перекачки, пропуск скребков и механических разделителей при последовательной перекачке разных сортов нефти.

Нефтепровод Броды — Ужгород являлся частью трансевропейского магистрального нефтепровода «Дружба». Назначение его состояло в транспортировке советской ромашкинской нефти в ЧССР и ВНР. Протяженность нефтепровода Броды — Ужгород (граница СССР и ЧССР) — 322,6 км; Броды — Будковце (приемная станция в ЧССР) — 343 км. Диаметр нефтепровода — 500 мм.

Нефтепровод Броды — Ужгород начал действовать с декабря 1961 г. Первый эшелон с нефтью был слит в Бродях 26 декабря 1961 г. Закачка нефти была начата 13 января 1962 г. Первая нефть поступила в резервуары станции Будковце (ЧССР) 5 февраля 1962 г., к нефтеперерабатывающему заводу «Словнафт» в Братиславе нефть подошла 22 февраля 1962 г.

Необходимо отметить, что заполнение нефтью нефтепровода Броды — Ужгород, трасса которого протяженностью 122 км проходит в сложных условиях Карпатских гор с высотой горных перевалов 1 016 и 858 м над уровнем моря, было проведено без каких-либо осложнений. Ускорению подачи нефти по нефтепроводу «Дружба» Чехословакией способствовало также то, что чехословацкие специалисты, не дожидаясь прихода нефти в Будковце, сами начали заполнение нефтепровода Будковце — Братислава путем слива нефти на эстакаде на ст. Капушаны и закачки ее в нефтепровод Будковце — Братислава. Только благодаря совместным действиям чехословацких и советских специалистов советская нефть 22 февраля 1962 г. поступила на нефтеперерабатывающий завод в Братиславе. Временно, до 1964 г. нефтепровод Броды — Ужгород действовал как самостоятельный участок, а затем вошел и в состав трансевропейского нефтепровода «Дружба».

Производственные операции на нефтепроводе осуществлялись по схеме: Бродовская НПС принимает поступающие с нефтеналивных пунктов железнодорожные составы с нефтью и сливает их на двух железнодорожных эстакадах нижнего герметического слива (на 48 цистерн каждая эстакада). С эстакад нефть насосами перекачивается по трубопроводам в парк, состоящий из металлических резервуаров емкостью по 5 000 куб. м каждый. Из резервуаров нефть по трубопроводам диаметром 500 мм поступает на прием подпорных насосов основной (магистральной) насосной станции. Подпорные насосы (при давлении 3–5 атмосфер) подают нефть на прием основных (магистральных) насосов, которые, в свою очередь, при рабочем давлении (40–64 атм.) в зависимости от режима подают нефть в магистральный нефтепровод и осуществляют перекачку на промежуточную станцию. Промежуточные станции перекачивают нефть в ЧССР (на нефтеперекачную станцию Будковце), где осуществляются сдача, прием и дальнейшая перекачка нефти в Братиславу и Будапешт.

Нефтепровод Броды — Ужгород (Будковце) имел самотечный участок протяженностью

135 км (с 208-го по 343-й км трассы) с разностью отметок $1016 - 105 = 911$ м. На этом участке (226-й км трассы) для недопущения появления сверхнормальных давлений в нефтепроводе (свыше 64 атм.) при закрытии линейной задвижки на госгранице (СССР и ЧССР) или на станции Будковце или при образовании пробок в нефтепроводе — была сооружена напоропонижающая станция. Основные производственные процессы перекачки нефти на нефтепроводе Броды — Ужгород были автоматизированы.

Трасса нефтепровода Броды — Ужгород проходила по территории Львовской и Закарпатской областей Украинской ССР. Общее направление трассы — юго-западное. От 0-го до 160-го км трасса проходит по равнинной, частично всхолмленной местности; от 160-го до 249-го км — по горному участку, а от 249-го до 322-го км — по равнинно-холмистой местности. На горных участках трасса пересекает значительное количество балок, глубоких оврагов, проходит по долинам горных рек Опур, Орава и Латорица, имеющих извилистые русла. Поймы рек узкие, стеснены крутыми склонами, а в отдельных местах отвесными скалами.

Из общей протяженности 322,6 км нефтепровод 122 км проходит в сложных условиях Карпатских гор. На своем пути нефтепровод пересекает естественные и искусственные преграды, через которые сооружены три двухниточных перехода висячей конструкции (реки Днестр и Латорица) длиной 132 м каждый и арочный переход через реку Латорицу (233 км трассы) пролетом 48 м; 87 эстакадных переходов на железобетонных рамных опорах; 94 баночных однопролетных переходов без опор. Общая длина воздушных переходов составляет 5,38 км. Кроме воздушных переходов на трассе нефтепровода сооружено 129 подземных переходов, в том числе 97 — через автомобильные и железные дороги (протяженностью около 3 км); 20 переходов общей протяженностью 5,4 км через балки и 12 переходов общей протяженностью 6,5 км через ручьи и болота. В Карпатах трасса идет по местности, имеющей не только значительные продольные уклоны (до $20 - 30^\circ$, а в отдельных местностях до 60°), но и много поперечных косогоров (поперечный уклон до 35°), на которых устроены полки для укладки трубопровода и кабеля, движения машин и механизмов при ремонте и эксплуатации нефтепровода. Общая протяженность полков — 34 км.

На нефтепроводе установлено 55 линейных задвижек, сооружено 13 отводных колодцев

у дорог, 8 береговых и 32 линейных колодца. Рядом с нефтепроводом (на расстоянии 6–8 м с левой стороны) проложен магистральный кабель связи МКСБ-60 $4 \times 4 \times 1,2$. На трассе магистрального нефтепровода имеется 29 усадеб линейных ремонтеров, 9 линейных сооружений связи (6 необслуживаемых усилительных пунктов и 3 обслуживаемых усилительных пункта).

За первые 1,5 года работы по нефтепроводу Броды — Ужгород было поставлено в ЧССР 3,85 млн т (нетто) и в ВНР 576 тыс. т (нетто) нефти. Чтобы получить такое количество нефти по железной дороге, Чехословакия должна была принять и слить у себя 164 000 цистерн, Венгрия — 28 000 цистерн в двухосном исчислении. Транспортировка такого количества нефти по нефтепроводу позволила разгрузить перевалочные нефтебазы, увеличить маневренность железных дорог, облегчить перевозки грузов и достичь при этом значительной экономии затрат.

В 1969 г. экономическое развитие стран СЭВ заставило задуматься о повышении экспортных возможностей СССР. Стало очевидно, что имеющийся в наличии нефтепровод такого роста объема обеспечить не может, и к 1974 г. по тем же трассам была проложена трубопроводная система «Дружба-2» диаметром до 1220 мм. Всего в систему магистральных нефтепроводов «Дружба», оперативно управляемых с территориального диспетчерского пункта в Брянске, входило 8,9 тыс. км трубопроводов, 46 насосных станций, из них четыре головные («Лопатино», «Клин», «Никольское», «Унеча»), 38 промежуточных станций, резервуарный парк на 1,5 млн кубометров. Благодаря «Дружбе» СССР вошел в число ключевых поставщиков нефти в Европу.

В 1970-е гг. строительство и эксплуатация нефтепровода «Дружба» стали рассматриваться как «эталонный образец» взаимодействия и реализации совместных проектов в рамках экономического взаимодействия социалистических стран. Неслучайно в 1975 г., давая старт новому проекту СЭВ — строительству магистрального газопровода Оренбург — западная граница СССР, на первом заседании межправительственной комиссии по сотрудничеству в строительстве газопровода заместитель председателя Совета Министров СССР, постоянный представитель СССР в СЭВ М. А. Лесечко во вступительном слове, обратился к опыту сооружения нефтепровода «Дружба»: «Как вы знаете, до этого была осуществлена одна огромная стройка — нефтепровод «Дружба», основы которой были заложены почти 15 лет тому на-

зад. Нефтепровод успешно действует, является важнейшей, если можно так выразиться, кровеносной артерией по поставкам нефти из Со-

ветского Союза». ³¹ Нарботанный при создании «Дружбы» опыт взаимодействия теперь можно было экстраполировать на иные проекты СЭВ.

Teimur A. Dzhaliilov

Candidate of Historical Sciences, Institute of World History of the RAS (Russia, Moscow)

E-mail: *Slavika1@yandex.ru*

THE “DRUZHBA” TRUNK OIL PIPELINE AS A FACTOR OF SOVIET POLICY (1958–1974)

The article is devoted to the history of the energy and technological interaction of member countries the Council for Mutual Economic Assistance. Using the example of the one of the largest infrastructure projects within the Comecon framework — the construction of the world’s longest Druzhba pipeline, which united the fuel and energy systems of the USSR, Poland, GDR, Czechoslovakia, Hungary and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia — it shows the importance of cooperation between European socialist countries for the development of the fuel and energy complex and the chemical industry, as well as the economies of the countries of people’s democracy in general. At the initial stage, the project for the construction of the Druzhba pipeline was not considered a “political initiative” by either the top USSR political leadership or the leadership of the “economic bloc” of the Soviet Union. There is no reason to assert that the decision to begin construction of the pipeline was made by the USSR leadership, taking account of the fact that increasing oil exports to the countries of people’s democracy would serve as support for a foreign policy course aimed at strengthening the influence of the USSR in socialist countries. On the contrary, when implementing this infrastructure project, the USSR was guided by “economic logic” and proceeded from the urgent need of the European socialist countries to increase Soviet oil supplies. At the second stage, in the second half of the 1960s and the first half of the 1970s, the intensification of fuel and energy cooperation in the countries of people’s democracy became part of the USSR’s extensive plans to reform the CMEA in order to create unified national economic plans and form a global socialist system of division of labor.

Keywords: *CMEA, Druzhba trunk oil pipeline, world system of socialism, USSR, Czechoslovakia, Hungary, Poland, GDR, fuel and energy complex*

REFERENCES

- Dzhaliilov T. A. [The USSR and the People’s Democracy Counties in Search of New Forms of Organizing the World Socialist System: From the Dissolution of Cominform to the Reform of CMEA. 1953–1964]. *“Mirovaya sistema sotsializma” i global’naya ekonomika v seredine 1950-kh — seredine 1970-kh godov* [The “World System of Socialism” and The Global Economy in the Mid-1950s — Mid-1970s.]. Moscow: Ves’ mir Publ., 2019, pp. 13–43. (in Russ.).
- Lipkin M. A. *Sovet ekonomicheskoy vzaimopomoshchi: istoricheskiy opyt al’ternativnogo global’nogo mirostroystva (1949–1979)* [The Council for Mutual Economic Assistance: A Historical Experience of the Alternative Global World Order (1949–1979)] Moscow: Ves’ Mir Publ., 2019. (in Russ.).
- Nekrasov V. L. *“Dilemma Khrushcheva”: reformy Gosplana SSSR, neftekhimicheskiiy proyekt i vyzovy kholodnoy voyny (vtoraya polovina 1950-kh — pervaya polovina 1960-kh gg.)*. [“Khrushchev’s Dilemma”: Reforms of the USSR State Planning Committee, the Petrochemical Project and the Challenges of the Cold War (Second Half of the 1950s — First Half of the 1960s)]. Moscow: IVI RAN Publ., 2019. (in Russ.).
- Pivovarov N. Yu. [Soviet Export-Import Plans and Their Implementation: What the USSR Sold and Bought in the Second Half of the 1950s]. *Elektronnyy nauchno-obrazovatel’nyy zhurnal “Istoriya”* [The Journal of Education and Science “ISTORIYA” (“History”)], 2018, vol. 9, iss. 7 (71). (in Russ.).
- Popov A. A. [Economic Motives of Cooperation of CMEA Countries in Raw Material Production (1950s–1980s)]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Sotsiologiya. Politologiya. Mezhdunarodnyye otnosheniya* [Bulletin of Udmurt University. Sociology. Political Science. International Relations], 2020, vol. 4, iss. 2, pp. 196–204. DOI: 10.35634/2587-9030-2020-4-2-196-204 (in Russ.).
- Sanchez-Sibony O. *Red Globalization. The Political Economy of the Soviet Cold War from Stalin to Khrushchev*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2014. (in English).
- Slavkina M. V. *Triumfi tragediya: razvitiye neftegazovogo kompleksa SSSR v 1960–1980-ye g.* [Triumph and Tragedy: The Development of the USSR’s Oil and Gas Complex in the 1960s–1980s]. Moscow: Nauka Publ., 2002. (in Russ.).

Для цитирования: Джалилов Т. А. Магистральный нефтепровод «Дружба» как фактор советской политики (1958–1974 гг.) // Уральский исторический вестник. 2025. № 2 (87). С. 95–103. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-2(87)-95-103.

For citation: Dzhaliilov T. A. The “Druzhba” Trunk Oil Pipeline as a Factor of Soviet Policy (1958–1974) // Ural Historical Journal, 2025, no. 2 (87), pp. 95–103. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-2(87)-95-103.

³¹ ПГАЭ. Ф. 561. Оп. 12. Д. 227. Л. 2.