

Людмила ПРИЛЬ,
кандидат исторических наук,
заместитель директора ЦДНИ ТО

В Томской области строители нефтегазовых объектов составляют особую когорту профессионального сообщества. При их непосредственном участии регион получил мощное ускорение своего развития. К Дню строителя уместно вспомнить, какими усилиями всё это давалось.

ВРЕМЯ ГЕРОЕВ: БОРЬБА ЗА ТОМСКУЮ НЕФТЬ

Материалы к истории нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск

В наше время принято сравнивать значение нефти для экономики с кровью для человеческого организма. Чтобы кровь бежала, нужны сосуды. Чтобы бежала нефть, нужны трубопроводы. И те, и другие должны работать без остановки. Разница в том, что человеку сосуды даны от рождения, а трубопроводы для нефти надо строить.

История строительства нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск написана без полутонов и только двумя красками – чёрной и белой. Если белой, то картина получалась парадно красивая, вполне подходящая для рапортов в ЦК, – за полтора года построили самый мощный в мире нефтепровод, сделали подарок к 50-летию образования СССР. Если чёрной – аврал, аврал и ещё аврал; огромные объёмы работ в немыслимо сжатые сроки для очередной юбилейной даты. Сколько людей, столько версий происходившего.

Всё становится на свои места, если «расширить и углубить» исследование темы. То есть привлечь правительственные документы (Совмина СССР, Госплана СССР, Мингазпрома и Миннефтепрома), чтобы понять – почему в эти сроки и почему такой объём. А чтобы понять, как это выглядело здесь, в глубинке, на морозе, в оврагах и болотах, на этом Ильяке, на переправе через Обь, – надо посмотреть ежедневные рабочие записи в блокноте районного журналиста. Например, сотрудника газеты «Северная звезда» Александровского района Томской области В.А. Новокшонова. Меняем ракурс, меняем масштаб, и получается совсем другая, цельная и объёмная картина.

ИСТОРИЯ ИДЕИ

Постановления апреля – мая 1966 года СМ СССР и СМ РСФСР «О дальнейшем развитии геологоразведочных работ на нефть и газ на территории Томской области» предписывали организовать пробную эксплуатацию скважин на Советско-Соснинском месторождении, но ничего не говорили о том, как организовать внешний транспорт нефти. Однако рано или поздно на повестке дня должны были встать три серьёзных вопроса: как, куда и когда начинать промышленную транспортировку нефти, но решение их откладывалось до той поры, пока не начнётся стабильная промышленная добыча. Как – было понятно: сначала танкерами, затем нефтепроводом. А вот куда будут направлены нитки нефтепровода и когда начнётся строительство – ещё долго оставалось загадкой.

В документах 1965–1969 годов имеется несколько версий того, какими видели эти решения московские управленцы и томское руководство, за спиной которого стояли новосибирские учёные и геологи, а позже и проектировщики нефтепровода. Сейчас кажется само собой разумеющимся, что врезка томской нефти в магистральный нефтепровод Башкирия – Байкал сделана в районе Анжеро-Судженска. Было ли так всегда?

Действительно, проблема транспорта нефти с томских месторождений в постановлениях 1966 года не рассматривалась¹. Но это не значит, что московские управленцы и томские руководители не искали способов её решения. Центральная власть предполагала ограничиться менее затратными вариантами. Считалось, что для пробной эксплуатации вполне достаточно будет доставлять томскую нефть танкерами по рекам. То, что

не могли вывезти за короткое лето, в зимний период предполагалось закачивать в резервуары. Такой способ вывоза нефти был нестабильным для всех участников процесса – нефтедобытчиков, танкерного флота и промышленности. В условиях Сибири, где навигация длится 5–6 месяцев в году, этот способ больше всего похож на пульс с перебоями. В дальнейшем предполагалось строительство короткого нефтепровода на север, от Александровского до Нижневартовска, по которому томская нефть будет идти по нефтепроводу Усть-Балык – Омск, далее на запад страны и вольётся в нефтепровод «Дружба».

Альтернативный вариант был предложен томским руководством вначале в лице И.Т. Марченко, а затем и Е.К. Лигачёва. Он исходил из необходимости протянуть нитку нефтепровода на юг с врезкой в магистральный нефтепровод Башкирия – Байкал, чтобы нефть с томского севера шла на восток, до Иркутска.

Разница между северной и южной концепциями была принципиальной – один вариант, Александровское – Нижневартовск, был малозатратный, т.к. предлагал строительство 50 км нефтепровода на север, а затем на запад страны. Другой, Александровское – Анжеро-Судженск, был более затратным, т.к. предлагал строительство трубопровода длиной более 800 км, направление нефтепровода на юг до магистрального нефтепровода Башкирия – Байкал, с дальнейшим поступлением нефти на восток страны, в Иркутск и на Дальний Восток, с выходом на порт Находка.

Южный вариант нитки обсуждался и прорабатывался в течение двух лет, в 1965–1966 годах в среде томских и новосибирских геологов и учёных, а позже был проработан в деталях проектировщиками нефтепровода. В основном обсуждалась точка врезки в магистральный нефтепро-

вод. Первое упоминание этого варианта – в апреле 1965 года в проекте постановления И.Т. Марченко, за спиной которого, вероятно, стоял Н.Г. Рожок, начальник Новосибирского территориального геологического управления. Тогда было предложено строительство нефтепровода для транспортировки нефти с северных томских нефтяных месторождений через Александрово – Каргасок – Колпашево – Ташара². Предполагаемые сроки: проектирование трассы – 1966–1967 годы, строительство – 1968–1969 годы.

Другие варианты появились в 1966 году уже при Е.К. Лигачёве. В фонде Е.К. Лигачёва в ЦДНИ ТО сохранился документ, перепечатанный обкомовской машинисткой с рукописного подлинника, не сохранившегося в деле. Он озаглавлен: «О рациональной системе транспорта нефти и газа из нефтегазоносных районов Западно-Сибирской низменности». Внизу стоит фамилия академика А.А. Трофимчука, но подпись отсутствует, что усложняет установление даты и авторства документа.

Именно здесь впервые предложена другая точка врезки и указано её преимущество: автор тоже предлагал врезаться в магистральный нефтепровод Башкирия – Байкал (он же Уфа – Иркутск), причём он говорит о необходимости форсировать проектирование и строительство новой нитки нефтепровода Усть-Балык – Александрово – Каргасок – Томск – нефтепровод Башкирия – Иркутск в 1966–1970 годах, а «врезка этого нефтепровода в Транссибирский нефтепровод может быть запроектирована... в районе Анжеро-Судженска (при условии расположения проектируемого нефтеперерабатывающего завода в районе Киреевска Томской области)».

¹ См. Приль Л.Н. Всякий экспропт должен быть хорошо подготовлен // Недра и ТЭК Сибири. 2015. №2.

Преимущество новой точки врезки в районе Анжеро-Судженска аргументировано тем, что такой нефтепровод, в отличие от нефтепровода Усть-Балык – Омск, при той же протяжённости, сокращает перекачку нефти потребителям по транссибирской магистрали примерно на 1000 км. Ещё более детально проблемы транспортировки нефти рассматривались на конференции по проблеме освоения и использования нефти и газа Томской области, состоявшейся в Томске в июне 1966 года.

Здесь о необходимости нефтепровода от Александровской группы месторождений говорили первый секретарь Томского обкома КПСС Е.К. Лигачёв, начальник Новосибирского территориального геологического управления Н.Г. Рожок, главный инженер куйбышевского института «Гипровостокнефть» Я.В. Велькин, инженер московского института «Гипротрубопровод» В.Г. Дубинский, академик А.А. Трофимук.

В докладе Н.Г. Рожка речь шла о том, что нефть и газ в Томской области целесообразно направить на удовлетворение промышленных и бытовых нужд индустриальных центров Западной Сибири, построить на реке Оби в районе посёлка Киреевск крупный Западно-Сибирский комплекс. И в целом необходимо ставить вопрос о сооружении в текущем пятилетии (1966–1970) нефтепровода от Александровской группы месторождений в южном направлении до врезки в Транссибирский нефтепровод Башкирия – Байкал. Здесь в целом рассматривается ориентация на использование томской нефти в Западной Сибири.

В.Г. Дубинский представил технико-экономические показатели четырёх вариантов трассы нефтепровода Александровское – Боготол:

1. Левобережный. От Александровского до устья реки Томи по левой стороне долины Оби через населённые пункты Каргасок, Парабель, Коломино, Кривошеино, после перехода Оби трасса проходит мимо Томска, выходит в Анжеро-Судженск и идёт вдоль нефтепровода Омск – Иркутск до Боготола.

2. Правобережный. Трасса от Александровского до Анжеро-Судженска намечена по правой стороне долины Оби, без переходов реки, мимо Нарыма, Коппашева, Красного Яра, Томска. От Анжеро-Судженска до Боготола идёт вдоль существующего нефтепровода.

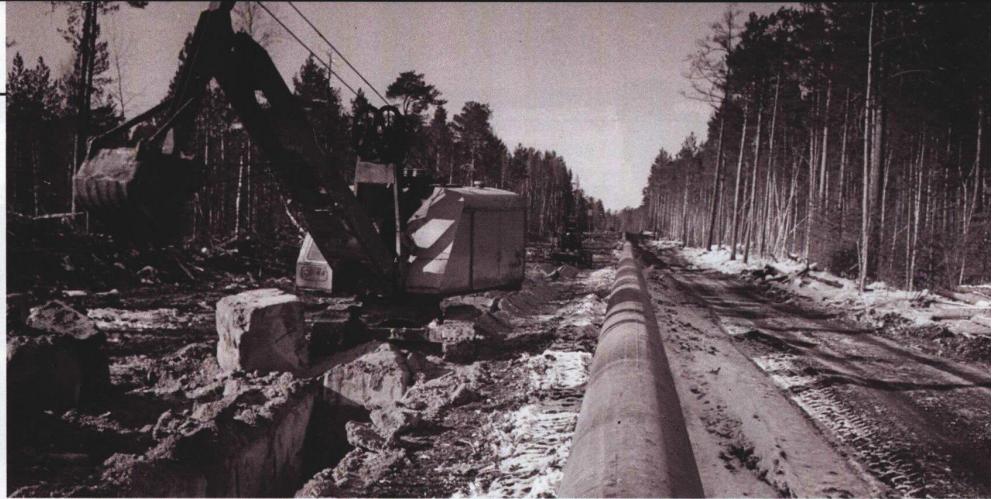
3. Прямой, кратчайший, проложенный по воздушной прямой через тайгу. Трасса проходит мимо посёлка Кузурово на реке Кеть и посёлка Берегаево на реке Чулым.

4. Александровское – Сокур. Это несколько видоизменённый первый вариант. От устья реки Томь трасса идёт на юг к Новосибирску и выходит у плоскости Сокур на существующий нефтепровод, вдоль которого следует до Боготола.

Вывод проектировщиков: наиболее предпочтительным с точки зрения затрат на строительство является первый вариант в направлении Александровское – Каргасок – Парабель – Томск – Анжеро-Судженск – Боготол по левому берегу Томи.

В конечном счёте конференция приняла мудрое решение. Она учла мнение центральной власти и высказала своё: в постановлении было записано, что необходимо строительство двух вариантов нефтепроводов от Александровской группы месторождений: на север – до Нижневартовска, и на юг до Анжеро-Судженска.

Строительство северной нитки до Нижневартовска вскоре началось в рам-



ках развития тюменских нефтепроводов и было закончено в мае 1969 года.

К концу 1966 года в ТЭДе по организации добычи нефти на Соснинско-Советско-Медведевском месторождении Томской области проблема транспортировки нефти была решена однозначно – строить нефтепровод Александровское – Анжеро-Судженск.

Томскому руководству оставалось пытаться пробить различными способами идею строительства нефтепровода в южном направлении. Зачем? Для социально-экономического развития региона, которое всегда сопровождает строительство крупных объектов, для обустройства томских нефтепромыслов и сооружения посёлка Стрежевой, включая строительство социально-культурных объектов на территории всех районов Томской области, через которые пройдёт новый нефтепровод.

СРОКИ

И в 1965 году И.Т. Марченко, и в 1966 году Е.К. Лигачёв, и А.А. Трофимук, и проектировщики двух институтов – куйбышевского «Гипровостокнефть» и московского «Гипротрубопровод», исходили из того, что работы по южному нефтепроводу необходимо вести в следующие сроки: проектирование в 1966–1967 годах, строительство в 1968–1969 годах, ввод в действие к 1972 году, или до 1973. В общем, нормальные сроки для проведения большого объёма работ в условиях тайги, болот и многочисленных переходов через крупные и мелкие сибирские реки.

Тогда, в июне 1966 года, в Томске на названной уже конференции главный инженер института «Гипровостокнефть» Я.В. Велькин обосновал сроки ввода. Он сказал, что согласно экономическим расчётам ввод в эксплуатацию нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск должен быть обеспечен к 1972. Если же ввод будет перенесён на более поздний срок, это повлечёт за собой большие неоправданные затраты временного свойства. Надо будет строить вторую нитку нефтепровода Омск – Усть-Балык на участке Тобольск – Омск (сейчас расстояние по трассе составляет 685 км, а по прямой 475 – Л. Приль), а также увеличить пропускную способность магистрального нефтепровода Омск – Анжеро-Судженск [по трассе составляет 1003 км, а по прямой 804 – Л. Приль.] до 18 млн т, или же перевозить эту нефть по железной дороге. И все эти крупные затраты окажутся ненужными, как только войдёт в строй нефтепровод Александровское – Анжеро-Судженск.

Забегая вперёд, надо сказать, что именно на эти сроки в дальнейшем были ориентированы все строители нефтепровода, но в расчётах были приняты уже совсем другие обстоятельства.

ДЕЛАЙ, ЧТО ДОЛЖНО, И ПУСТЬ БУДЕТ, ЧТО БУДЕТ

Томское руководство использовало любую возможность, чтобы напомнить о необходимости строительства от Александровского на юг, но с 1965 по середину 1969 года томские аргументы не казались центральной власти убедительными. Как говорилось ранее, предложения И.Т. Марченко весной 1965 года не были поддержаны Совмином СССР. В проект постановления, с которым Е.К. Лигачёв обратился в Совмин СССР в начале 1966 года, строительство нефтепроводов не вошло. Но томский руководитель в это время пробовал добиться финансирования строительства другим путём. Дело было накануне XXIII съезда КПСС, в Томске шло обсуждение проекта его решений, и в начале 1966 года в письмах в ЦК, отправленных за подписью Е.К. Лигачёва, наряду с другими насущными нуждами Томской области была высказана просьба о включении в решения XXIII съезда КПСС и в план 8-й пятилетки предложения о проектировании и строительстве нефтепровода от Александровского до Анжеро-Судженска. Такое же письмо взял с собой партийный руководитель области, отправляясь в Москву на XXIII съезд, чтобы лично передать его заместителю председателя Совмина СССР М.Т. Ефремову.

В 1966 году вновь, как и в 1965-м, при обсуждении проекта И.Т. Марченко, идея томичей касательно нефтепровода на юг не была поддержана ни вообще, ни, тем более, в рамках Директив XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966–1970 годы. Там речь шла только о строительстве нефтепровода Усть-Балык – Омск и завершении строительства нефтепровода Шам – Тюмень.

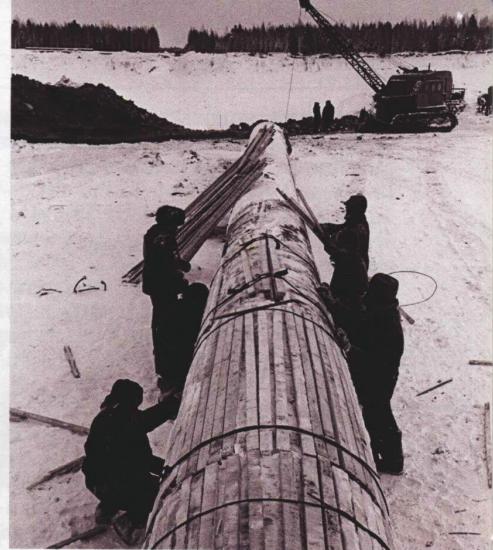
Но это не значило, что на местах была остановлена работа по подготовке проектов. В конце 1966 года был подготовлен технико-экономический доклад по организации разработки нефтеносов на Советско-Соснинском месторождении. По результатам его рассмотрения в Госплане РСФСР в марте 1967 года была подтверждена необходимость строительства нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск и ввода его в эксплуатацию в 1972 году, заявлено о целесообразности использования труб диаметром 1220 мм.

В конце 1967 года было одобрено разработанное институтом «Гипротрубопровод» технико-экономическое обоснование нефтепровода, а в 1968-м институту поручено приступить к изысканиям трассы по принятому варианту и начать работу над проектным заданием с тем, чтобы окончить его в III квартале 1969 года.

Но решения о начале строительства всё ещё не было, что заставляло томское руко-



**Подготовка водолаза перед спуском под воду.
Прокладка дюкера через реку Обь была самой сложной операцией**



водство вновь и вновь напоминать о необходимости строительства. Е.К. Лигачёв использовал для этого даже поздравительные телеграммы. Так, 5 мая 1969 года Е.К. Лигачёв рапортовал М.Т. Ефремову, заместителю председателя Совмина СССР, о вводе в строй нефтепровода Александровское – Нижневартовск. И вновь напомнил о надеждах на новые мощные нефтепроводы: «Рады доложить Вам, что нефтепровод Александровское – Нижневартовск вступил в строй, тем самым положено начало круглогодичной эксплуатации Советского нефтяного месторождения. Томские нефтяники обязаны перевыполнить установленные правительством задания и дать родине в текущем году не менее 1,5 млн тонн нефти, в 1970 году 4-5 млн тонн нефти. Надеемся, что в ближайшее время в области начнётся строительство новых, более мощных трубопроводов. С уважением, секретарь Томского обкомпарта Лигачёв».

Может быть, так, на уровне пробной эксплуатации, как рекомендовали постановления 1966 года, и продолжалась бы работа на крупнейшем томском месторождении, но жизнь внесла свои корректизы.

ТАК СЛОЖИЛИСЬ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

В 1968 и 1969 годах в местах, далёких от Томска, произошли события, в результате которых к томской нефти изменилось отношение.

К 1968 году старые районы добычи, стабильно дававшие нефть стране, стали, как говорили в старину, испромышляться. В ноябре 1968 года в Москве состоялось заседание научно-технического совета Центральной комиссии по вопросу: «Состояние и основные задачи совершенствования разработки нефтяных месторождений в поздней стадии [эксплуатации]». В решении заседания было записано: «По целому ряду месторождений отобрано более 40–50% извлекаемых запасов нефти. Из таких месторождений добывается более 30% нефти в стране, по этим месторождениям происходит значительное снижение добычи при резком росте обводнения скважин, массовом переводе скважин на механизированную добычу и сокращении фонда скважин».

Это была не только теоретическая проблема. Вполне вероятно, что совещание было созвано из-за проблем на башкирских промыслах, где резко упала добыча нефти. Министр отрасли В.Д. Шашин на этом же совете откровенно говорил, что «башкирские месторождения сразу, совершенно неожиданно сбросили 1 млн 700 тыс. тонн нефти. Это не было заранее известно никому. Таким образом, у нас нет никаких представлений о том, когда может начаться падение добычи нефти, с тем, чтобы компенсировать это

падение за счёт других районов». В результате Миннефтепром встал перед необходимостью срочного введение в эксплуатацию свежих месторождений и, соответственно, наличия новых трубопроводов.

Следом выдалась необыкновенно суровая зима 1968–1969, когда пришлось останавливать нефтепромыслы. Первый заместитель министра нефтедобывающей промышленности СССР С.А. Орудьев сообщал в Совмин СССР, что «из-за крайне низких температур в районе промыслов Тюменской и Томской областей (до –50°), на башкирских (–40–47°), в Татарии (–40–44°) ...временно прекращены буревые работы, а также капитальный и подземный ремонт скважин. В этих условиях пуск остановленных скважин связан с большими затратами труда и времени». А суровая зима требовала большого расхода топлива и создания более крупных его запасов.

В рамках подготовки к новой зиме ЦК КПСС и Совмин СССР в июле 1969 года потребовали от всех министерств увеличить добычу всех видов топлива, развернуть борьбу за экономию топливных ресурсов, рационально выстроить перевозки грузов и особенно топлива и т.д.

В советские времена работа железнодорожников вызывала много нареканий, в правительстве неоднократно рассматривались проблемы и состояние перевозок. Но не всегда в транспортных проблемах виноваты были только железнодорожники. Взимные упрёки в транспортном коллапсе накапливались из года в год. В начале года были пустые вагоны, но не было топливных грузов (нефти, угля, сланцев), во второй половине были грузы, но уже катастрофически не хватало вагонов.

Вероятно, отвечая на какое-то обращение правительства, заместитель министра путей сообщения СССР С.Ф. Начеченко направил в мае 1969 года заместителю председателя Совмина СССР М.Т. Ефремову развернутый анализ проблем железнодорожной дороги, связанных с перевозками нефти и нефтепродуктов.

Заместитель министра МПС писал:

«Издергки народного хозяйства, связанные с перевозками нефти и нефтепродуктов по железным дорогам в 1968 году, составили 867,6 млн рублей, из них значительная часть падает на перевозки, осуществление которых по железным дорогам является нерациональным».

И далее он говорил о систематическом невыполнении планов строительства нефтепродуктопроводов в 1959–1965 годах, когда план строительства трубопроводов был выполнен на 38%. Из-за чего железная дорога перевезла сверх семилетнего плана 87,8 млн т нефти и нефтепродуктов, что привело к увеличению транспортных расходов на 224

млн руб. В 1966 и 1967 годах не сдан в эксплуатацию ни один километр трубопроводов, которые бы хоть в малейшей степени сняли с железной дороги перевозку нефтегрузов. В результате по железной дороге перевезено сверх плана в 1966 году – 3,7 млн т, и в 1967-м – 3,4 млн т. нефтегрузов, что увеличило транспортные расходы на 181 млн руб. В 1968 году было запланировано построить и сдать в эксплуатацию 3098 км трубопроводов, фактически сдано лишь 1019 км.

Следующая проблема – недостатки в проектировании и строительстве нефтепроводов. С.Ф. Начеченко привёл примеры по нефтепроводам Тихорецкая – Новороссийск, Тихорецкая – Туапсе, Уфа – Иркутск. Оказалось, что по трассе нефтепровода Тихорецкая – Новороссийск, сданного в эксплуатацию в 1964 году, были уложены трубы диаметром 500 мм вместо необходимых 1020. По этому нефтепроводу можно перекачивать в год по 7,6 млн тонн, а фактическая потребность доставки нефти в Новороссийск для дальнейшего следования на экспорт в 1968 году составляет 20 млн т, и в 1970-м возрастёт до 27 млн т. В результате недостаточной пропускной способности нефтепровода в 1967 году в Новороссийск доставлено по нефтепроводу 6 млн т, по железной дороге – 11 млн т, в 1970 план по трубе 7,6 млн т, по железной дороге – 20 млн т.

Относительно нефтепровода Уфа – Иркутск замминистр МПС отметил, что основной его недостаток связан с тем, что не достроены эстакады для налива, поэтому параллельно нефтепроводу по железной дороге идёт на расстояние 955 км перевозка сырой нефти во всё возрастающих объёмах. Так, в 1959 году – 24,8 млн тонн, в 1960-м – 36,8, в 1964-м – 57,0, в 1966-м – 59,5, в 1968-м – 65,8 млн тонн.

Остановился он также на нерациональных перевозках нефтегрузов по железной дороге; невыполнении мер по рационализации транспортировки грузов, утверждённых Госпланом СССР; недостатке у получателей ёмкостей для создания зимних запасов мазута, отставании работ по развитию транспортных цехов железнодорожных станций, обслуживающих нефтеперерабатывающие заводы, неполном сливе железнодорожных цистерн получателями, что вызывало необходимость мытья цистерн силами железнодорожников и т.д.

Реакция М.Т. Ефремова, заместителя председателя Совмина СССР, была мгновенной. Письмо всем заинтересованным министерствам, включая Мингазпром и Миннефтепром, было разослано уже на следующий день, 7 мая, с резолюцией: «Вопрос транспортировки нефти и нефтепродуктов в стране приобрёл особо важное значение. Прове-

дённый т. Начученко анализ по перевозке нефти и нефтепродуктов показывает, как много ещё недоработок допускается министерствами в этом вопросе и как дорого это обходится государству. Прошу вас рассмотреть записку Начученко и определить необходимые меры по выравниванию создавшегося положения и свои предложенияложить СМ СССР во второй половине мая сего года. М. Ефремов.

Для нас это письмо интересно тем, что железнодорожник без обиняков, прямо, назвал основные проблемы, накопившиеся в стране в связи с транспортировкой нефти. И особенно важно, что он озвучил порочечные последствия вынужденной замены труб необходимого диаметра на трубы имеющегося.

Эта практика была широко распространённой, в том числе известна она была и томичам. В 1968 году П.Я. Гладков, рассказывая о проектировании и строительстве нефтепровода Нижневартовск – Александровское, сказал, что рабочие чертежи были выданы на линейную часть нефтепровода, исходя из диаметра труб 1020 мм, однако из-за отсутствия труб необходимого диаметра было принято вынужденное решение использовать трубы диаметром 720 мм, чтобы сдать его в 1969 году. Решение было согласовано с Госпланом. Оно повлекло корректировку проекта, но самое главное – существенно уменьшило пропускную способность нефтепровода.

Возможно, и письмо С.Ф. Начученко, и ситуация на башкирских промыслах, и холодная зима 1968–1969 способствовали ускорению принятия решения по нефтепроводу Александровское – Анжеро-Судженск. Чтобы компенсировать падение добычи на старых промыслах, надо было повысить её на новых. Да вот беда: повысить можно (в виде дополнительного задания и социалистических обязательств), но пропускная способность имеющихся и запланированных трубопроводов была определена задолго до 1969 года. Как доставить добытое сверх плана, если трубопровод не в состоянии столько перегнать?

Уже 3 июня 1969-го А.К. Кортунов пишет в Совет Министров СССР: «В 1970 году намечено приступить к строительству нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск с вводом в действие первой очереди в 1972 году».

А 15 июля 1969-го состоялось совещание у заместителя Председателя Совета Министров СССР Ефремова М.Т., на котором присутствовали министры, руководители и специалисты Госнаба СССР, Мингазпрома СССР, Миннефтепрома СССР, Госплана СССР, Минчермета СССР.

Один из рассмотренных вопросов – «I. О строительстве нефтепровода в Западной Сибири». По этому вопросу были заслушаны П.П. Галонский, А.К. Кортунов, В.Д. Шашин, В.Ю. Филановский, К.К. Смирнов, М.Н. Шпотаковский, М.Т. Ефремов).

В протоколе совещания сказано:

«В связи с открытием в Западной Сибири новых высокопродуктивных нефтяных месторождений имеется реальная возможность резко увеличить в ближайшие годы добычу нефти. Однако дальнейший рост добычи нефти в этом районе может сдерживаться из-за задержки развития трубопроводного транспорта. Учитывая, что на строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск потребуется значительное время, а также большой комплекс подготовительных работ, поручить:

а) Госплану СССР (т. Исаеву) совместно с Мингазпромом (т. Кортуновым), Миннефтепромом (т. Шашином) и Совмином РСФСР (т. Школьниковым) рассмотреть вопрос о необходимости ускорения строительства нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск, имея в виду предусмотреть в про-

екте плана на 1970 год начало строительства этого нефтепровода и ввод в действие его не позднее III квартала 1972 года, а также рассмотреть совместно с Минхиммашем (т. Бреховым) и Минэнерго СССР (т. Непорожним) вопросы, связанные с комплектованием оборудованием и обеспечением электроэнергии насосных станций этого нефтепровода;

б) Мингазпрому (т. Кортунову) принять меры к ускорению разработки проектного задания на строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск; в) Госплану СССР (т. Лалаяну), Госнабу СССР (т. Ивановскому) и Мингазпрому (т. Кортунову) в 2-недельный срок рассмотреть и решить вопрос о поставке в текущем году труб диаметром 1020 мм для строительства переходов через реку Обь по трассе нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск».

Таким образом, на совещании были утверждены сроки ввода в действие нефтепровода и круг ответственных лиц, и началась подготовка ключевого директивного документа, в соответствии с которым было начато строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск: Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 11 декабря 1969 года «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири».

Трудно объяснить, почему на совещании шла речь только о трубах для перехода через Обь, и не обсуждался вопрос о трубах основного диаметра (1220 мм) и задвижках. Но трубы нужного диаметра, при постоянной их нехватке в стране в то время, в Томскую область поступали начиная с навигации 1970 года. Вопрос замены диаметра теперь уже никто не ставил.

Сложнее было с задвижками, которые Минвнешторг с большим трудом покупал в Австрии и Канаде, некоторая часть производилась в СССР. И покупка, и доставка каждой из них была на особом счету и контроле.

Забегая вперёд, скажем, что Госплан волновался всё время строительства томского нефтепровода. В каждом ежеквартальном отчёте за 1971 год о состоянии дел в нефтегазовой отрасли П.П. Галонский, начальник отдела нефти и газа Госплана, приводил данные о выполненных объёмах работ и высказывал сомнение в том, что нефтепровод Александровское – Анжеро-Судженск будет введен в действие в намеченные сроки. В рамках предварительного подведения итогов за 1971 год он сообщил руководству Госплана, что нефтепровод Усть-Балык – Омск вышел в IV квартале 1971 года на проектную мощность и добыча западно-сибирской нефти в этом квартале не ограничивалась транспортными возможностями. Но уже в следующем, I квартале 1972-го имеющиеся мощности нефтепровода в связи с ростом добычи нефти будут полностью исчерпаны. В документе сказано, что выход только один – безусловное выполнение заданий ЦК КПСС и Совмина ССР по строительству и вводу в действие нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск и насосных станций на нефтепроводе Омск – Иркутск.

Вот это и есть основная причина спешки с вводом томского южного нефтепровода. Но остаётся вопрос – как могло так случиться, что нефтепровод Усть-Балык – Омск почти сразу, буквально за три месяца, исчерпал свою проектную мощность? Кто был виноват, что у строителей томского нефтепровода не было времени не только для свободы манёвра, но и даже нормативных сроков работ? Сверхплановая добыча нефти в Сибири для ликвидации последствий башкирского сброса? Нежелание Госплана распылять деньги? Отсутствие необходимых

мощностей у Мингазпрома, строившего одновременно все трубопроводы в СССР?

Как бы там ни было, но если до этого нефтепровод Александровское – Анжеро-Судженск был необходим томичам как средство развития территории, то теперь он оказался жизненно важным для страны, т.к. был напрямую связан с развитием промышленности в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. А сроки, несмотря на упущенное с 1965 года время, остались прежними.

ТЕМПЫ: ПЯТИЛЕТКА В ТРИ ДНЯ

В советское время в одном из анекдотов была фраза: «Выполним пятилетку в три дня!». Строители нефтепровода оказались в схожей ситуации. Нормативный срок строительства линейной части, как потом писали в победных реляциях, был сокращён в два раза. Чтобы уложиться в директивные сроки, весь объём работ был разбит между несколькими подрядчиками. На трассе вели землеройные работы тресты «Союзгипроводмеханизация» и «Южгазпромстрой», линейную часть нитки тянули тресты «Омскнефтепроводстрой», «Уралнефтегазстрой», «Нефтепроводмонтаж», объединение «Южгазпромстрой»; подводные переходы делал трест «Союзподводгазстрой»; две первых нефтеперекачивающие станции, в Александрово и Парабели, должны были построить трест «Томскгазстрой» и трест «Уралнефтегазстрой». Выехали в Томскую область и проектировщики, чтобы на месте дорабатывать проект. Строительство начали одновременно на южном и северном плече нефтепровода.

Томский обком КПСС не оставлял работы на трассе без внимания. Регулярно проводились совещания в районах и обкоме КПСС, подавались сводки о выполненных работах, в том числе и в Госплан СССР. С подачи партийных органов Томской области уже в январе 1970 года на трассу вышли комсомольцы-лесорубы.

Тресты и управления заезжали на трассу и начинали обустраиваться. Каждый занимался решением бытовых проблем и строительством своего городка, поисками пиломатериалов, доставкой хлеба, организациями торговли и столовых. Кооперации для объединения усилий по решению сходных бытовых проблем у многочисленных трестов не было. Кто-то привёз вагончики, а кто-то жил первое зимнее время в палатках[!]. Бытовое обустройство двигалось медленно, а время отсчёта уже пошло.

С началом навигации 1970 года стали поступать трубы нужного диаметра (1220 мм). Эти дефицитные трубы на трассе были, а посуды и ложек в столовых не хватало. Через ЦК решали вопросы приобретения тёплой одежды – для строителей нефтепровода товары поставляли в первую очередь. Беспокойное время было для начальника ОРСа К.И. Зоммера, который месяцами жил на трассе, организуя, доставая, доставляя необходимые товары. Как он однажды сказал: «Надо решать вопросы, меня же в котёл не положили!».

Работа началась, но темпы были низкими. Зима. Мороз. Ещё не всё оборудование завезено. Может, летом будет лучше? Однако летом было ещё хуже – растаявшие болота, гнус, жара, а время уходило. За короткую навигацию завезли часть грузов, всё остальное доставляли авиаторы. Дорог не было, да и кто их будет строить? Основные трассы – разбитые плохохонкие лежнёвки, на которых увязала тяжёлая техника.

Долгое время в работе многочисленных подрядчиков не было согласованности.

Землерои расчистили взрывами трассу для монтажников и ушли дальше, монтажникам же в результате достались огромные глыбы смёрзшейся земли, по которым трудно тянуть нитку трубопровода. Может, лучше было бы в зиму грунт не взрывать? Уложили трубу через Ильяк, а она всхлыпала. Её пытались уложить на место с декабря 1971 года по февраль 1972-го. Нужно было срочно строить резервную нитку, а это тоже требовало времени и средств. Кто виноват, на каком этапе нарушена технология?

Прошло почти полгода от начала работ, пока был сварен первый стык. Это произошло на северном плече 20 июля 1970 года (сварщик М. Артёменко).

На трассу регулярно выезжали инструкторы обкома, заместители министров и министры, руководители Госснаба СССР и т.д. На «ты» с замминистра была не только Парабель, но и Александров, Колпашево, да и все населённые пункты по трассе нефтепровода. На фотографиях К.И. Зоммера и В.А. Новокшонова, переданных в ЦДНИТО, зафиксированы будни трассы. Вот обогнули деревянный колпашевский забор министр газовой промышленности А.К. Кортунов и заместитель Председателя Совмина СССР, председатель Госснаба В.Э. Дымшиц. Вот другой заместитель Председателя Совета Министров СССР – М.Т. Ефремов на трассе нефтепровода. Вот на стоянке белый вертолёт министра А.К. Кортунова. Вот министр отчитывает генподрядчика Зосимова, вот на совещании идёт разнос начальнику участка, который 8-го марта 1972 года уехал поздравить жену.

Поскольку основная ответственность за строительство нефтепровода лежала на Мингазпроме и Миннефтепроме, то на трассе регулярно бывали и сам министр газовой промышленности А.К. Кортунов, и его заместитель К.К. Смирнов, и первый заместитель министра Миннефтепрома С.А. Орудьев, и другие руководители отрасли. Последние месяцы А.К. Кортунов буквально жил на трассе, вылетая в Москву для решения вопросов и отчётов на заседаниях в правительстве.

ФОРС-МАЖОР

Наверное, пристальное внимание всех контролирующих органов было связано с пониманием, что сроки строительства предельно сокращены. Поэтому на трассе и по поводу трассы регулярно проходили совещания и проверки самого разного уровня, от районных до правительственные.

Обком и райкомы КПСС с самого начала стремились проводить рабочие совещания, чтобы не было разобщения и все участники строительства могли решить вопросы сразу, в одном кабинете. Чтобы землерои услышали монтажников, строители обсудили проблемы с электриками и связистами и т.д. Совещания 1970 года были спокойнее, ведь время, казалось, есть. Все обещали успеть сделать всё необходимо, но время стремительно уходило, а объёмы предстоящих работ сокращались медленно. В главной газете страны «Правда» появилась статья «Когда в товарищах согласья нет». Её обсудили на бюро обкома КПСС и вынуждены были признать, что газета верно отразила положение дел.

На трассе и в Стрежевом работала выездная комиссия Комитета народного контроля СССР. Её представители были на трассе, на объектах соцкультбыта в Стрежевом, на месторождениях. Выводы комиссии в марте 1971-го были достаточно мягкими: «...считали бы необходимым по-

лучить соответствующим министерствам принять дополнительные меры».

Гораздо серьёзнее была обеспокоенность Госплана. П.П. Галонский, зав. отделом нефтяной и газовой промышленности Госплана, анализируя итоги выполнения плана развития нефтяной промышленности за январь – август 1971 года, был тревогу. Он пишет, что выполнение плана в 1971 году вызывает опасения за ввод указанного нефтепровода в срок. И отмечает: «Нефтепровод должен быть введен в действие в I кв. 1972-го, от него будет зависеть, по существу, уровень добычи нефти по Западной Сибири в 1972 году».

Заместитель председателя Совмина СССР М.Т. Ефремов провёл по поводу строительства Александровского нефтепровода в 1971 году два совещания, в Москве в июле, а затем в Томске – в сентябре. Тон совещаний был жёсткий. В сентябре в протоколе совещания записано:

«Проверка, проведённая с участием т. Лигачёва Е.К., Смирнова К.К., Орудьева С.А., Баталина Ю.П., Бершадского Л.С., Муравленко В.И. и руководителей строительных и монтажных трестов Мингазпрома 14 сентября 1971 года, показала, что строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск и мероприятия по усилению работ, предусмотренные протоколом от 2 июля 1971 года, осуществляются неудовлетворительно. Ввод важнейшего народнохозяйственного объекта в сроки, предусмотренные Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 11 декабря 1969 года № 967 в I квартале 1972 года, находится под угрозой срыва.

График Мингазпрома по строительству нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск, которым предусматривалось окончание работ и заполнение нефтью к 15 октября 1971 года участков 0–285 км и 500–818 км, общая протяжённость которых составляет 603 км, не выполняется. На 14 сентября 1971 года невыполненный объём работ на этих участках составляет: по рыхло траншей – 189 км, потолочной сварке 219 км, изоляции труб – 281 км, опуску труб – 187 км, засыпке – 325 км, промывке и испытанию – 552 км и по заполнению нефтью – 603 км.

Строительство насосных станций Александровская и Парабель осуществляется также неудовлетворительно. За 9 месяцев с.г. с начала строительства освоение средств по пусковому комплексу насосных станций не превышает 31%. Строительство жилых и культурно-бытовых объектов практически не начато».

В решении совещания записано:

«1. Считать, что строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск и нефтеперекачивающей станции Александровская, имеющих решающее значение для обеспечения прироста добычи нефти в стране в 1972 году, должно быть завершено в I квартале 1972 г. и нефтеперекачивающей станции Парабель в III квартале 1972 г., как это предусматривалось постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 11 декабря 1969 г. № 967.

2. Мингазпрому (т. Кортунову), Миннефтепрому (т. Шашину) в 10-дневный срок доложить Совету Министров СССР о дополнительных мероприятиях, обеспечивающих безусловное завершение строительства нефтепровода в I квартале 1972 г.

3. Мингазпрому (т. Кортунову) срочно выделить на строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск необходимое количество тракторов, тракторов-бульдозеров и других транспортных средств в количестве, обеспечивающем завершение строительства в установленные сроки.

4. Возложить персональную ответственность по завершению строительства нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск в I квартале 1972 г. и насосной станции Парабель в III квартале 1972 г. на заместителя министра газовой промышленности т. Смирнова и первого заместителя министра нефтяной промышленности т. Орудьева.

Принять к сведению, что Мингазпром возложил на начальника Главтрубопроводстроя т. Ушакова личное руководство и координацию работами всех строительно-монтажных организаций Мингазпрома, занятых на строительстве нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск.

Возложить персональную ответственность и личное руководство по завершению строительства, промывки и опрессовки для подготовки к заполнению нефтью в октябре 1971 г. на:

- управляющего трестом «Омскнефтепроводстрой» т. Зосимова, управляющего трестом «Нефтепроводмонтаж» т. Воробьёва, управляющего трестом «Союзпроводмеханизация» т. Еремеева на участках нефтепровода 0–85 км и 500–633 км;
- главного инженера объединения «Южгазпромстрой» т. Самойловича на участке 633–818 км;
- управляющего трестом «Томскгазстрой» т. Муравьёва насосной станции Александровская в I квартале 1972 г.

5. Обратить внимание управляющих строительными и монтажными трестами на необходимость повышения качества землеройных, сварочных, изоляционных и других видов работ на нефтепроводе Александровское – Анжеро-Судженск.

Принять меры к немедленной ликвидации недоделок, выявленных в ходе проверки.

6. Отметить, что выделенная техника целевым назначением на строительство нефтепровода отвлекается на другие, не связанные со стройкой объекты. Предупредить управляющих трестами о недопустимости таких явлений.

7. Принять к сведению заявление т. Орудьева, что строительство нефтепровода и насосных станций будет своевременно обеспечиваться оборудованием и материалами поставки заказчика.

8. Принять к сведению заявление т. Бершадского о том, что электроэнергия на подстанцию Александровская будет подана в октябре 1971 г. и на насосную подстанцию Парабель – в апреле 1972 г.

9. Обязать Минмонтажспецстрой (т. Якубовского) обеспечить в сентябре с.г. докомплектование кровлями 2 резервуаров по 20 тыс. м³, недоставленных на площадку НПС Александровская Куйбышевским заводом резервуарных металлоконструкций; заготовку и отгрузку двух резервуаров по 20 тыс. м³ Саратовским заводом резервуарных металлоконструкций.

10. Министерству гражданской авиации (т. Бугаеву) обеспечить по согласованию с организациями Мингазпрома и Минэнерго СССР, осуществляющими строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск, насосных станций Александровская и Парабель освещение средств по пусковому комплексу насосных станций не превышает 31%. Строительство жилых и культурно-бытовых объектов практически не начато».

11. Отметить, что Мингазпромом и Миннефтепромом не выполнено поручение Совета министров СССР (протокол от 2 июля 1971 г.) по разработке мероприятий по испытанию нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск в зимний период.

Мингазпрому (т. Кортунову), Миннефтепрому (т. Шашину) в месячный срок разработать и представить в Совет министров СССР мероприятия по испытанию нефтепровода в зимний период на участке 285–500 км.

12. Минэлектротехпрому (т. Антонову) рассмотреть возможность отгрузки в четвёртом квартале 1971 г. на НПС Парабель нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск с Лысьвенского турбогенераторного завода четырёх электродвигателей СТД-6300 напряжением 10 киловольт и пяти электродвигателей ДС-118/44-6 напряжением 10 киловольт.

13. Обязать Мингазпром (т. Кортунова), Миннефтепром (т. Шашина) и Минэнерго СССР (т. Непорожнего) дождаться Совету министров СССР о ходе выполнения решений настоящего протокола 15 октября».

После сентябрьского «разбора полётов» Мингазпром и Миннефтепром составили графики работ, в которых были определены сроки поставок недостающего оборудования и механизмов. Для оперативного решения вопросов на трассу должны были выехать опытные специалисты действующих нефтепроводов и нефтепроводных управлений из Полоцка, Новозыбкова, Красноярска, Новосибирска, Омска. За завершение работ в срок отвечали лично министры и заместители министров.

В сентябре и октябре 1971 года состоялось три облёта трассы инструкторами

Томского обкома КПСС, в том числе совместно с А.К. Кортуновым.

В октябре 1971-го П.П. Галонский сообщает руководству Госплана:

«По итогам выполнения плана по нефтяной промышленности за 1971 г. в январе 1972 г. в Госплане состоялось совещание, где было отмечено, что в 1971 г. доведена до проектной мощности нефтепровода Усть-Балык - Омск, но имеющиеся мощности будут исчерпаны уже в I квартале 1972 года, в связи с этим необходимо обеспечить безусловное выполнение заданий по строительству и вводу в действие нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск.»

Далее в этом же документе:

«Для обеспечения выполнения установленного на 1972 г. плана добычи нефти по Западной Сибири Мингазпрому и Миннефтепрому предстояло выполнить в 1971 г. основную часть работ по строительству нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск (817 км) с тем, чтобы ввести его в действие в I квартале текущего года. Для этого в соответствии с решением Совета Министров СССР от 2 июня 1971 г. необходимо было завершить строительство и не позднее октября 1971 г. заполнить нефтью 602 км этого нефтепровода, из которых по состоянию на 1.01.1972 заполнено нефтью только 248 км».

Е.К. Лигачёв был непременным участником этих и многих других совещаний. В.А. Новокшонов упоминает, что на рабочих совещаниях московские управленцы часто сбивались и по привычке говорили не «томская нефть», а «томенская нефть». Е.К. Лигачёв их постоянно поправлял, и однажды сказал: «Мы научим московских руководителей правильно выговаривать слова «Томская нефть».

На трассе всё возрастало напряжение. В документах Томского обкома КПСС сохранилась информация о ходе работ по состоянию на 24.12.1971 г. (см таблицу).

Честно говоря, кажется невозможным завершить весь объём работ за оставшиеся три месяца. В этой ситуации могли помочь только проверенные методы – социалистическое соревнование и моральное стимулирование. К концу 1971 года на трассе было сосредоточено огромное количество самой передовой техники, использовались новейшие достижения советской и зарубежной мысли. Томичам помогала вся страна и люди-профессионалы, и механизмы.

Строители трассы показывали чудеса трудового героизма, работали по 15–16 часов, в две, а то и в три смены. Один из работников не покидал своего рабочего места 28 часов.

В феврале 1972 было опубликовано письмо строителей об организации соц-

Км	За сутки 23.12	За 23 дня	С начала строительства	Остаток строительства
Расчистка	3	41,3	747,3	71
Траншея	5,3	34,6	657	161
Потолочная сварка	2,5	28	610	208
Изоляция	3	25,7	545,5	172,5
Опуск трубы	9	42,6	541,4	176,6
Засыпка траншеи	–	43,1	515,1	302,9
Заполнение нефтью	28	157	248	570

соревнования на трассе. 7 марта министр газовой промышленности А.К. Кортунов издал в Парабели приказ о работе на трассе, и предупредил, что 8 марта он никого не отпустит домой.

Самыми же напряжёнными были последние 10 дней, счёт пошёл на часы, которых оставалось до срока 240. Ежедневно в течение десяти дней выходила газета «Нефтяной меридиан», где отражались итоги работы за день.

Нехватка времени привела к экспериментам – трубопровод испытывали не водой, а сразу нефтью, в нарушение всех инструкций. Опасность понимали все. Там, где возникали нештатные ситуации, их также решали «нештатными» методами. Рабочие и инженеры, речники и лётчики, связисты и электрики проявляли чудеса изобретательности и творческой смекалки. Разбирая какую-то ситуацию, министр А.К. Кортунов кому-то сказал: «Это я тебе как инженер говорю!».

Можно спросить – почему Мингазпром СССР не успевал, почему с таким надрывом работали люди? В то время у Мингазпрома не было неважных и несрочных работ – министерство занималось строительством всех объектов, необходимых для предприятий нефтяной и газовой промышленности на всей территории СССР. Вскоре после строительства начиналась реконструкция, и это тоже делал Мингазпром. Только в 1971 году Мингазпром должен был сдать свыше 4 тыс. км магистральных нефтепроводов, в том числе по системе «Дружба» – 1428 км, Узень – Кульсары – Куйбышев – 748 км, Туймазы – Омск – 383 км, Кременчуг – Херсон – 364 км, Усть-Балык – Курган – Уфа – Альметьевск – 206 км, шли работы по переносу нефтепровода Баку – Батуми на участке Сагычалы – Баку (22 км) и по нитке Александровское – Нижневартовск (резервная нитка 7 км), нужно было вывести на проектную мощность пять НПС нефтепровода Усть-Балык – Омск и т.д.

Бывало, что сдача объекта переносилась на следующий год, но только не с нефтепроводом Александровское – Анжеро-Судженск.

30 марта 1972 года был сварен последний, «красный» стык. Линейная часть трассы построена, что дало возможность отчитаться об окончании строительства. Варили стык А. Гринвальд, И. Давыденко, Л. Дорошенко на 394 км трассы, где-то в районе Парабельской НПС. 29 марта в Парабель привезли живые цветы, спрятали, чтобы они не замерзли, а 30 марта вручили строителям нефтепровода. Строители сдержали слово и нефтепровод построили в срок.

2 апреля А.К. Кортунов, как и все строители нефтепровода, уже мог отдохнуть. Он был на рыбалке возле Парабели. Для праздничного обеда К.И. Зоммер, «кормилец трассы», неведомо где смог достать свежие огурцы.

Напряжение схлынуло, но ещё оставалось много работы. Нефтепровод, длиной 818 км прошёл через вековую сибирскую тайгу, болота, 100 рек и речушек, два раза пересёк Обь. Пуско-наладочные работы и переделки необходимых мест продолжались ещё более года. 10 августа 1973 года нефтепровод был введён в действие.

У всех строителей трассы осталось чувство сопричастности к большому общему делу, чувство гордости с некоторой примесью горечи. Думаю, в семьях томичей, строителей нефтепровода, до сих пор идут споры о методах работы на трассе.

В 1974 году прошло правительственное награждение участников строительства. Томский обком ходатайствовал о награждении 350 человек. Всех назвать невозможно, но среди них были те, чьи имена до сих пор на слуху у томичей – В.И. Зоркальцев, А.Г. Конюх, М.А. Матвеев, Г.Ф. Муравьёв, К.И. Зоммер и многие-многие другие. В их жизни было место подвигу.

СПРАВКА:

Сегодня АО «Транснефть – Центральная Сибирь» функционирует как важное звено в единой системе движения российского углеводородного сырья. АО «Транснефть – Центральная Сибирь» обслуживает три нефтетранспортные магистрали Западной Сибири: Александровское – Анжеро-Судженск (818,047 км), Игарско-Таловое – Парабель (398,092 км), Самотлор – Александровское (участок длиной 23,2 км). Общая протяжённость эксплуатируемых нефтепроводов в трассовом исполнении – 1239,339 км, в одноточечном исчислении – 1395,049 км; из них по территории Тюменской области расположено 19,7 км, Томской области – 1347,548 км, Кемеровской области – 27,801 км.

В структуру АО «Транснефть – Центральная Сибирь» входят: аппарат управления, РНУ «Стрежевой», РНУ «Парабель», Томское нефтепроводное управление, база производственного обеспечения и комплектации оборудования. Филиалы акционерного общества расположены на территории Александровского, Каргасокского, Парабельского, Колпашевского, Чайникского, Молчановского, Шегарского, Томского районов, городского округа Стрежевой.

Дочернее предприятие АО «Транснефть – Центральная Сибирь» – ЗАО «ТОМЗЭЛ» выпускает электроприводы и другие высокоточные электронно-механические изделия для нужд организаций системы «Транснефть».



НПС «Раскино» РНУ Стрежевой