

Планы создания нефтепродуктопроводов в Восточно-Сибирском регионе.

Рассматривается формирование нефтепродуктопроводного транспорта в России. Определяются этапы превращения нефтепродуктопроводов в важнейший элемент системы нефтепродуктообеспечения. Анализируются несостоявшиеся проекты строительства нефтепродуктопроводов в Восточно-Сибирском регионе, показывается их необходимость для региональной системы нефтепродуктообеспечения и делается вывод о перспективности этой тематики в современных условиях.

В России нефтепродуктопроводы появились в конце 19-го начале 20-го века. 2 июня 1900 года состоялось открытие 1-го участка керосинопровода Баку-Батуми: Михайлово-Батуми протяжённостью 228 км. Полностью керосинопровод Баку-Батуми , длиной 883 км. был построен 1906 году. Он стал самым протяжённым трубопроводом в мире. Средняя подача 980 тыс.тонн керосина в год. В 1932 году был построен продуктопровод Армавир-Трудовая диаметром 300 мм. и протяжённостью 486 км. При его строительстве была применена электродуговая сварка труб. Стали внедрять способ последовательной перекачки автомобильного бензина и дизельного топлива. Значение нефтепродуктопроводов в полной мере стало понятно во время Великой Отечественной войны. Помимо уроков войны во 2-й половине 40-х годов сложились объективные и субъективные предпосылки для последующего развития этого вида транспортировки нефтепродуктов. С начала 50-х годов началось строительство магистральных нефтепродуктопроводов. Временной период с начала 50-х годов и до конца 70-х годов 20-го века можно считать первым этапом развития этого вида транспортировки нефтепродуктопроводов в нашей стране. В этот период создавалась широтная магистральная нефтепродуктоперекачивающая система. К началу 80-х годов в стране имелось более 11000 км магистральных нефтепродуктопроводов. С 1980 по 1990 год –второй этап развития нефтепродуктопроводного транспорта. Широтная магистральная система была дополнена значительным количеством линий меридионального направления, что позволило создать в отдельных регионах закольцованные системы продуктопроводов, повысив надёжность

нефтепродуктообеспечения. К началу 90-х годов имелось более 20000 км. магистральных нефтепродуктопроводов и отводов от них к нефтебазам. Учитывая увеличивающийся расход нефтепродуктов и то, что перевозка одной их тонны по железной дороге обходилась в 4 раза дороже, чем транспортировка по продуктопроводу, была разработана Генеральная схема развития трубопроводного транспорта в стране до начала 21-го века. Протяжённость сети должна была составить более 42000 км, доля в транспортировании нефтепродуктов более 70%. Но в 1992 году единая система нефтепродуктообеспечения прекратила своё существование и амбициозная программа по строительству нефтепродуктопроводов осталась нереализованной. В первую очередь это относится к Восточной Сибири, где просто не успели приступить к реализации намеченной программы строительства нефтепродуктопроводов. Она предусматривала широтную и меридиональную магистральную сеть нефтепродуктопроводов, интегрированных в систему нефтепродуктообеспечения и формирующие нефтехимический и нефтедобывающий комплексы региона.

В последние несколько лет интерес к нефтепродуктопроводам у государства возрастает. Разработаны и реализуются планы их строительства в европейской части страны (проект "Север" и "Юг"). Необходимо проанализировать возможность и необходимость реализации планов строительства магистральных нефтепродуктопроводов в Восточно-Сибирском регионе.