



Информация для цитирования:

Запарий В. В. Ведомственные противоречия в управлении нефтепроводом «Дружба» в 1960-е годы / В. В. Запарий, Е. В. Зайцева // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 9. — С. 408—426. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-408-426.

Zapariy, V. V., Zaytseva, E. V. (2025). Interagency Rivalry in Management of “Druzhba” Oil Pipeline in 1960s. *Nauchnyi dialog*, 14 (9): 408-426. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-408-426. (In Russ.).



Web of Science™



РИНЦ



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Ведомственные противоречия в управлении нефтепроводом «Дружба» в 1960-е годы

Запарий Владимир Васильевич
orcid.org/0000-0002-3326-4796

доктор исторических наук, профессор,
кафедра истории России
vvzap@mail.ru

Зайцева Екатерина Васильевна
orcid.org/0000-0003-2112-3029

кандидат социологических наук, доцент,
кафедра теории, методологии и
правового обеспечения
государственного и
муниципального управления,
корреспондирующий автор
katia_zai@mail.ru

Уральский федеральный университет
имени первого Президента России
Б. Н. Ельцина
(Екатеринбург, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено
при финансовой поддержке
Российского научного фонда,
проект № 24-28-00837,
https://rscf.ru/prjcard_int?24-28-00837

Interagency Rivalry in Management of “Druzhba” Oil Pipeline in 1960s

Vladimir V. Zapariy
orcid.org/0000-0002-3326-4796

Doctor of History, Professor,
Department of Russian History
vvzap@mail.ru

Ekaterina V. Zaytseva
orcid.org/0000-0003-2112-3029

PhD of Sociology, Associate Professor,
Department of Theory, Methodology,
and Legal Support of Public
and Municipal Administration,
corresponding author
katia_zai@mail.ru

Ural Federal University
named after the First President of Russia
B. N. Yeltsin
(Yekaterinburg, Russia)

Acknowledgments:

The study is supported
by Russian Science Foundation,
project number 24-28-00837,
https://rscf.ru/prjcard_int?24-28-00837

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Проведена реконструкция обстоятельств создания нефтепровода «Дружба-2» на основе ранее недоступных архивных документов, раскрывающих мотивы и действия органов, осуществлявших руководство этим масштабным проектом. Проанализированы решения высших партийных и государственных инстанций СССР, хранящиеся в фондах Российского государственного архива новейшей истории и Российского государственного архива экономики. Освещена конкурентная борьба между двумя ключевыми ведомствами Советского Союза в газонефтяной отрасли за контроль над эксплуатацией стратегически важного нефтепровода «Дружба» и возведением его второй очереди. Цель работы — раскрыть особенности управления экономическими процессами на высшем партийно-государственном уровне. Установлено, что строительство первой очереди нефтепровода «Дружба» осуществлялось Главгазом СССР, что было обусловлено опытом ведомства в строительстве газопроводов. Сообщается, что после завершения строительства экономическая и технологическая целесообразность управления объектом со стороны газового ведомства утратила актуальность. Отмечается, что передача нефтепровода от газиков к нефтяникам не была встречена с энтузиазмом, однако решение вышестоящих органов следует оценить как мудрое и обоснованное. Доказано, что ввод в строй отдельных участков нефтепровода позволил значительно сэкономить на транспортировке нефти и окупить затраты на строительство.

Ключевые слова:

нефтепровод ДРУЖБА; СССР; БССР; конкуренция между газовым и нефтяным ведомствами; газонефтяная отрасль.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study reconstructs the circumstances surrounding the construction of the “Druzhba-2” oil pipeline using previously inaccessible archival documents that reveal the motives and actions of the agencies overseeing this large-scale project. The analysis draws on resolutions by top Soviet Party and state authorities, as preserved in the collections of the Russian State Archive of Contemporary History and the Russian State Archive of the Economy. The paper highlights the competitive struggle between two key Soviet ministries in the oil and gas sector for control over the operation of the strategically vital “Druzhba” pipeline and the construction of its second phase. The study seeks to elucidate the peculiarities of economic management at the highest levels of party and state authority. It is established that the first phase of the “Druzhba” pipeline was built under the supervision of Glavgaz (the USSR Main Gas Administration), owing to the agency’s prior experience in gas pipeline construction. However, upon the project’s completion, the economic and technological rationale for keeping the pipeline under gas industry control became obsolete. While the transfer of the pipeline from gas to oil authorities was met with reluctance, higher-level decisions in this matter are shown to have been prudent and well-founded. The study demonstrates that the phased commissioning of pipeline sections enabled significant savings in oil transportation costs, ultimately offsetting construction expenses.

Key words:

Druzhba oil pipeline; USSR; Byelorussian SSR (BSSR); gas and oil industry rivalry; Soviet energy sector.



Ведомственные противоречия в управлении нефтепроводом «Дружба» в 1960-е годы

© Запарий В. В., Зайцева Е. В., 2025

1. Введение = Introduction

Нефтегазовый сектор на протяжении XX — начала XXI веков оказывал определяющее влияние на политическую, экономическую и финансовую траекторию развития России. Его роль прослеживается как в глобальной политике, так и в стратегиях внутреннего развития страны [Колева, 2019]. Магистральные трубопроводы — это эффективные и экономичные инженерные комплексы для транспортировки жидкостей и газа на большие расстояния. Они обеспечивают стабильную и надежную перекачку сырья, минимизируя риски, связанные с транспортировкой [Максимов, 2024]. Строительство нефтепровода, начатое по предложению ряда социалистических стран, носило стратегический характер и наряду с другими проявлениями научно-технической революции обеспечило экономический рывок СССР и ряда его регионов. В предшествующих работах мы затрагивали как отдельные аспекты строительства современной промышленности, так и результаты и влияние его на экономику социалистического сотрудничества и ряд республик СССР; мы учитывали и то, что, например, в БССР с введением в действие нефтепровода «Дружба» произошел колоссальный экономический рывок, и благодаря урало-поволжской нефти республика за короткий срок превратилась из аграрной в индустриально-аграрную, имеющую хороший задел на экономическое развитие на будущее [Запарий и др., 2025; Потоцкая, 2017].

Начиная со второй половины 1950-х годов Советский Союз демонстрирует значительное увеличение экспортного потенциала, обусловленное интенсивным освоением Волго-Уральской нефтегазоносной провинции, известной как «Второе Баку», и, как следствие, резким ростом добычи нефти. Растущая экспортная активность СССР вызывала неоднократную обеспокоенность со стороны Соединенных Штатов, являвшихся основным идеологическим соперником [Славкина, 2012].

На заседании Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) в Праге (11—13 декабря 1958 года) обсуждалось строительство магистральных нефтепроводов из СССР в Венгрию, ГДР, Польшу и Чехословакию. До-

клад Ф. Флореску определил направление нефтепроводов от волжских месторождений до Мозыря как генеральных магистралей с разветвлениями на Шведт (для Польши и ГДР) и Ужгород (для Венгрии и Чехословакии). Проект находился в согласовании со строительством нового нефтеперерабатывающего завода (НПЗ) в странах СЭВ, что превратило СССР в поставщика сырой нефти [Колева и др., 2020].

Подписанное 18 декабря 1959 года соглашение между правительствами СССР, ЧССР, ВНР, ГДР и ПНР о совместном строительстве нефтепровода и поставках советской нефти в страны социалистического содружества стало знаковой вехой в развитии экономического сотрудничества в послевоенный период [Запарий, 2024].

В связи с динамичным ростом экономик стран СЭВ потребовалось увеличение объемов поставок нефти, что привело к решению о прокладке второй нитки трубопроводной системы, получившей название «Дружба-2». Ее строительство, начатое весной 1969 года и завершенное в 1974 году, позволило более чем вдвое увеличить экспортные поставки нефти из СССР [Там же, с. 53].

Предполагалось, что данная трубопроводная сеть, интегрированная с нефтепродуктопроводом Главнефтеснаба РСФСР, обеспечит в особых условиях перекачку до 7 млн т нефтепродуктов к западным границам СССР (по 3,5 млн т на Брест и Чоп). В целях оптимизации загрузки трубопровода было принято решение о строительстве участка на Брест через Мозырь — Ровно (вместо первоначально рассматривавшегося маршрута через Тилесин) с подключением к нему нефтеперерабатывающих заводов Западной Украины и Мозырского НПЗ. Это решение должно было создать более гибкую схему продуктопроводов, позволяющую осуществлять подачу продукции нефтеперерабатывающих заводов Поволжья, Западной Украины и Белоруссии на Брест, Ровно и Чоп, то есть предполагалась возможность перекачки не только нефти, но и нефтепродуктов.

Новая трассировка позволила сократить протяженность трубопроводов на 300 км по сравнению с первоначальным проектом. Ориентировочная стоимость строительства оценивалась в 130 млн руб., а потребность в трубах составляла около 200 тыс. т. При этом подчеркивалось, что в мирное время трубопроводная сеть не будет использоваться на полную мощность. В направлении Полоцка планировалось задействовать 70—80 % проектной мощности, а в направлении Бреста и Чопа — 40—50 %. Это объяснялось развитием нефтеперерабатывающей промышленности в Белоруссии и Западной Украине, что должно было привести к сокращению объемов перекачки светлых нефтепродуктов с заводов Поволжья в западные регионы страны.

Таким образом, изначально предполагалось использование трубопровода для транспортировки как нефти, так и нефтепродуктов, с акцентом на его оборонное значение.

В развитие вышеуказанных планов последовало Сообщение члена Президиума ЦК КПСС А. И. Микояна в ЦК КПСС о строительстве магистральных трубопроводов. В нем указывалось, что в целях обеспечения западных районов страны нефтепродуктами в военное время постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 18 июля 1958 года № 785—377 было предусмотрено строительство в 1959—1965 годы системы магистральных трубопроводов протяженностью около 9450 км, требующей капиталовложений в размере 400 млн руб. и около 710 тыс. т труб. [РГАНИ, ф. 3, оп. 12, д. 954, л. 67—68, документ от 12 августа 1961 г.].

Однако впоследствии от идеи использования данных трубопроводов для перекачки нефтепродуктов отказались в связи с дальнейшим развитием нефтеперерабатывающих заводов в западных регионах СССР. Кроме того, переход с перекачки нефти на перекачку светлых нефтепродуктов требовал около 30 суток на освобождение трубопровода от нефти, не считая времени на промывку. Дополнительные сложности создавала необходимость строительства значительного количества резервных емкостей для приема нефти, вытесняемой из трубопроводов, а также некондиционных светлых продуктов.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

В статье предпринята попытка реконструкции обстоятельств создания и функционирования нефтепровода «Дружба» на основе ранее недоступных архивных документов, раскрывающих мотивы и действия директивных органов, осуществлявших руководство этим масштабным проектом. В основу исследования положены решения высших партийных и государственных инстанций СССР, хранящиеся в фондах Российского государственного архива новейшей истории (РГАНИ) и Российского государственного архива экономики (РГАЭ).

Историографический обзор проблемы формирования и функционирования нефтепровода «Дружба» позволяет выделить несколько ключевых подходов к его исследованию. Первоначальное осмысление экономической значимости проекта было предпринято Н. Д. Можаровым, который акцентировал внимание на высоких затратах железнодорожных перевозок нефти (до 45 % от стоимости) и необходимости строительства новой двухпутной магистрали для обеспечения потребностей стран СЭВ [Можаров, 1973, с. 118].

В современной историографии сложились различные векторы исследования данной проблематики. А. А. Иголкин исследовал роль нефтяного фактора во внешнеэкономических связях России за последние 100 лет.

В работе рассматриваются изменения в структуре экспорта нефти, влияние нефтяных доходов на экономику страны, а также анализируются альтернативные стратегии использования нефтяных ресурсов. Особое внимание уделяется сравнению нефтяной политики дореволюционной, советской и современной России [Иголкин, 2008].

Д. Г. Слатов рассматривает нефтепровод в контексте энергетической геополитики, подчеркивая переход СССР от автаркической модели развития к тесной кооперации с европейскими странами через последующее строительство газопроводов, в частности Уренгой — Помары — Ужгород. Исследователь указывает, что создание магистральных экспортных трубопроводов ознаменовало качественные изменения во внешнеполитической стратегии СССР: от стремления к максимальной экономической автаркии к установлению взаимовыгодных экономических отношений с идеологическими противниками, включая ФРГ [Слатов, 2012, с. 9].

Схожего подхода придерживается и Г. Ю. Колева. Ее исследование посвящено анализу роли нефти в политике Советского государства на протяжении всего его существования. В работе рассматриваются приоритетные подходы государства к регулированию использования запасов нефти, ее меняющаяся роль в выполнении государственных задач, а также факторы, влиявшие на стратегические подходы к развитию нефтяной отрасли. Особое внимание уделяется значению нефти как экспортного энергоресурса и средства достижения геополитических целей [Колева, 2016].

Комплексный подход к оценке международного значения проекта представлен в работах Р. В. Грибова и Л. Б. Вардомского. Первый исследователь подчеркивает парадоксальность ситуации: неблагоприятная международная обстановка способствовала укреплению позиций нефтегазового комплекса в экономике СССР, демонстрируя темпы роста выше общей динамики развития народного хозяйства [Грибов, 2018, с. 153]. Второй рассматривает нефтепровод как инструмент интеграции союзных республик через механизм совместного финансирования инфраструктурных проектов, начавшегося в начале 1960-х годов [Вардомский, 2020, с. 179].

Особое место занимает историко-географическое исследование А. П. Катровского, посвященное роли нефтепровода в развитии транспортной инфраструктуры российско-белорусского приграничья. Ученый детально анализирует этапы формирования трубопроводной системы региона, начиная с создания в 1960-е годы нефтепроводов Унеча — Мозырь и Унеча — Полоцк, их значение для функционирования Мозырьского и Новополоцкого нефтеперерабатывающих заводов [Катровский, 2022, с. 21—22].

Исследование Е. С. Халиной посвящено анализу транзитного фактора в энергетическом сотрудничестве между Россией и Европейским Союзом

на примере нефтяной отрасли. В работе рассматриваются проблемы, связанные с экспортом российской нефти в страны ЕС, основное внимание уделяется вопросам ее транспортировки и развития соответствующей транзитной инфраструктуры, включая трубопровод «Дружба» [Халина, 2014].

Эти исследования позволяют рассматривать данный объект не только как инженерно-техническое сооружение, но и как важный элемент международной экономической интеграции, фактор развития отдельных регионов и отраслей промышленности.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. «Дружба»: газовый опыт на службе нефтяной магистрали

Строительство нефтепровода «Дружба» велось подразделением, которое всегда занималось строительством газопроводов. Дело в том, что к началу реализации этого проекта в стране не было большого опыта строительства нефтепроводов такой мощности, тогда как газопроводы уже давно и успешно строили. В связи с расширением внешнеэкономических связей и ключевой ролью нефтепровода в обеспечении топливом для удовлетворения как гражданских, так и военных нужд перед Главгазом СССР была поставлена задача в кратчайшие сроки осуществить строительство объекта, обеспечив при этом высокие стандарты качества.

В 1964 году, словно артерия, пронзающая континент, вступила в строй первая очередь нефтепровода «Дружба». Возведенная Министерством газовой промышленности СССР, она осталась под крылом этого ведомства, но с подчинением тресту «Союзгаз», управляющим которого был Николай Васильевич Грозов. В тот год было завершено строительство магистрали, берущей начало в татарском Альметьевске, тянущейся до Куйбышева и далее, к западным рубежам СССР. Южным форпостом стал сдаточный пункт в Будковце (Словакия), а северным — Адамова Застава (Польша).

Со временем Венгрия изъявила желание обрести собственную ветвь, исходящую непосредственно с территории СССР. Так с 308-го километра участка Броды — Будковце труба, пересекая пограничную реку Тису, устремилась в ВНР к сдаточному пункту Фенешлитке. В том же 1964 году было образовано управление нефтепровода «Дружба» во Львове, объединившее под своим началом все нефтепроводные магистрали, пролежавшие через пять республик РСФСР, Украину, Белоруссию, Латвию и Литву — и охватывавшие пятнадцать областей Союза ССР [Запарий, 2024, с. 52].

Строительство осуществлялось быстрыми темпами в условиях жесткого контроля директивных органов. Об этом свидетельствует докладная записка члена коллегии Главгаза Ю. И. Боксермана от 11 февраля 1963 года, посвященная строительству «Дружбы». В ней автор дает чет-

кую картину состояния дел, начиная с вводной части об общих вопросах, а затем переходя к текущему положению дел. Он констатирует, что первая очередь нефтепровода на территории ЧССР была завершена и введена в эксплуатацию в феврале 1962 года, а на территории ВНР — в октябре того же года. В то же время завершение прокладки на территории ГДР и ПНР планировалось на 1963 год [РГАЭ, ф. 279, оп. 1, д. 1997, л. 138—143].

Подчеркивается, что стройка являлась не только делом промышленности СССР, но и активно привлекала интересантов из ГДР, ПНР, ЧССР и ВНР, которые поставляли насосные агрегаты, арматуру, приборы автоматики, телемеханику и связь в соответствии с договорными обязательствами. Кроме того, итальянские фирмы также участвовали в проекте, предоставляя трубы, насосные агрегаты, запорную арматуру и электрооборудование.

Участки нефтепровода Броды — Ужгород на территории СССР, а также участки в ЧССР и ВНР уже эксплуатировались. Передача нефти осуществлялась специалистами Главгаза СССР на первой насосной станции Будковице, расположенной на территории ЧССР [РГАЭ, ф. 279, оп. 1, д. 1997, л. 143].

Нефтепровод «Дружба» по праву занимает особое место в истории мирового трубопроводного строительства. С 1963 года он становится крупнейшей нефтепроводной системой мира. Его протяженность составляла около 5,5 тыс. км — беспрецедентный масштаб для того времени. Для сравнения: крупнейшие магистральные трубопроводы того периода, такие как американский «Большой дюйм» и транс-аравийский «Таплайн», имели протяженность 2190 и 1800 км соответственно.

«Дружба» берет свое начало в нефтепромыслах Волго-Уральской нефтеносной провинции, в окрестностях Альметьевска. Именно здесь, на нефтепромыслах, нефть собирается в резервуарные парки начальной перекачивающей станции, становящейся узловым пунктом для всех подводящих трубопроводов. От этой головной насосной станции магистраль устремляется на запад, неся ценный груз [РГАЭ, ф. 561, оп. 12, д. 79, л. 14—15].

В основу работы нефтепровода была положена прогрессивная для своего времени технологическая схема «транзитной» перекачки нефти, предусматривающая последовательную передачу ее от насоса к насосу. Проект предусматривал дистанционное телеуправление, и, учитывая возможности разработанной в те годы аппаратуры, обеспечивавшей надежную связь на расстоянии 700—800 км, технологические участки перекачки были определены исходя из этого параметра. Таким образом, через каждые 700—800 км трассы располагались головные станции с буферными емкостями и диспетчерские пункты управления [РГАЭ, ф. 561, оп. 12, д. 79, л. 16].

С началом транспортировки нефти по нефтепроводу «Дружба» на территорию социалистических стран и в связи с необходимостью строитель-

ства второй нитки магистрали встал вопрос об оптимизации управления и координации усилий специалистов, занятых строительством и эксплуатацией этой сложной системы.

Об этом свидетельствует докладная записка председателя Государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР А. К. Картунова в ЦК КПСС от 21 марта 1964 года, посвященная вводу в эксплуатацию первых восьми насосных станций на нефтепроводе «Дружба» [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 29—35 об.].

В результирующей части документа выражены некоторые опасения: после завершения строительства нефтепровода «Дружба» немедленно появились попытки разграбления имущества и присвоения лавров строителей этого грандиозного сооружения, гордости советской эпохи. В худшем же случае речь идет о том, чтобы и вовсе отнять право на строительство у Главгаза СССР. Автор обращения выражает решительное несогласие с подобным развитием событий.

Как констатируется в документе, Государственный производственный комитет по газовой промышленности СССР докладывает, что «строительство основных линейных работ» (так в тексте. — *Е. 3., В. 3.*) и первых восьми насосных станций трансевропейского нефтепровода «Дружба», обеспечивающих на всем протяжении магистрали от Альметьевска до Братиславы, Будапешта, Плоцка и Шведта бесперебойный транспорт нефти в Чехословакию Венгрию Польшу и ГДР, заканчивается в июле 1964 года.

Нефтепровод «Дружба», возведенный с использованием труб диаметром 1020 мм, стал пионером в мировой практике. Он представляет собой единый, сложный технический комплекс с уникальным технологическим оборудованием, высокой производительностью и специальной кабельной системой связи. Эта система обеспечивает слаженную работу всего инженерного комплекса с использованием автоматики и телеуправления от головной нефтеперекачивающей станции в Альметьевске до пограничных станций Чехословакии и Польши, а затем и до Будапешта и Шведта (ГДР) [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 29].

Подчеркивается, что первыми были завершены участки на границе с ЧССР и ВНР, и уже с сентября 1962 года советская нефть потекла в эти страны. За два года эксплуатации в ЧССР было поставлено 6,3 млн т, а в ВНР — 1,4 млн т нефти. В декабре 1963 года нефть достигла и ПНР с ГДР [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 30]. Отмечается, что опыт строительства подтвердил возможность, рекомендованную СЭВ, использовать отдельные участки нефтепровода для транспортировки нефти, не дожидаясь завершения строительства на всем протяжении [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 31].

Все это стало возможным благодаря тому, что строительство и эксплуатация нефтепровода «Дружба» осуществлялись единой союзной организацией — Государственным производственным комитетом по газовой промышленности. В связи с предстоящим вводом в эксплуатацию всей магистрали странами-участницами был поднят вопрос о создании Центрального международного диспетчерского управления для обеспечения единой направленности в работе этого объекта.

Речь велась о координации планово-технической и оперативной деятельности государственных управлений газопровода «Дружба» по аналогии с диспетчерским управлением международной энергетической системы социалистических стран Европы. Сосредоточение строительства и эксплуатации крупнейшего в мире трансевропейского нефтепровода в едином союзном органе, как показала практика, является экономически целесообразным [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 32]. Иными словами, ставился вопрос о том, чтобы лишить газовиков, успешно построивших первую очередь объекта, права на управление этой структурой. После завершения строительства появились организации, претендующие на передачу им отдельных участков трубопровода, эксплуатируемого Комитетом.

Так, заместитель Председателя СМ РСФСР С. А. Афанасьев еще 11 октября 1963 года внес предложение в ВСНХ СССР, подняв вопрос о разделении руководства эксплуатацией единой магистрали, проходящей по территории РСФСР. В случае принятия его предложения остальные участки нефтепровода следовало бы передать нефтесбытовым организациям союзных республик, создав ситуацию, при которой соцстраны будут вынуждены решать все вопросы эксплуатации этого колоссального объекта с союзными республиками. Комитет же, которому поручено дальнейшее строительство и расширение нефтепровода, будет вынужден иметь дело с множеством организаций [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 33].

Поэтому структуры, курируемые СССР и газовым комитетом, справедливо указывали на то, что передача нефтепровода в эксплуатацию Главнефтесбыту РСФСР явится ошибочным решением. Эта организация не сможет представлять Правительство СССР и действовать от его имени, тем более что нефтепровод выходит за пределы РСФСР, а ее компетенция ограничивается снабжением предприятий и организаций РСФСР нефтепродуктами через свои нефтебазы и бензозаправочные колонки. Эти вопросы и без того поглощают все возможности Главнефтеснаба РСФСР, который не справляется должным образом с эксплуатацией действующих трубопроводов на территории республики, не полностью использует их мощности и при этом содержит значительное количество избыточного обслуживающего персонала [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 34].

3.2. Резоны в сохранении нефтепровода в руках газовиков

Примечательно, что именно в этот период, по заданию Министерства обороны СССР, Комитетом был подготовлен доклад о целесообразности создания специализированного продуктопровода протяженностью 3892 км, предназначенного для транспортировки бензинов, специальных керосинов и дизельного топлива. Предполагалось интегрировать его в участок Куйбышев — Брянск с прицелом на обеспечение нужд обороны страны. Газовики, опираясь на эти обстоятельства, аргументировали необходимость консолидации управления двумя трубопроводными системами под эгидой единого союзного органа [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 34].

По их мнению, подобная централизация представлялась более эффективной, нежели передача нефтепровода в ведение РСФСР. В качестве аргумента приводилось сравнение штатной численности: на нефтепроводе «Дружба», находящемся под управлением газовиков, она была в 2—2,5 раза меньше, чем на сопоставимой системе Главнефтеснаба РСФСР Туймазы — Уфа — Омск — Новосибирск — Иркутск (протяженность 7495 км, персонал 7842 чел.). При этом после интеграции со спецпродуктопроводом протяженность системы «Дружба» должна была составить 7887 км, а штатная численность персонала, обслуживающего все 54 насосные станции, — 3659 человек [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 35].

В результате Комитет ходатайствовал перед вышестоящими инстанциями о разрешении на создание единой транспортной системы нефтепровода «Дружба», включив в ее состав строящиеся и эксплуатируемые спецобъекты, а также подчинив этой системе участок продуктопровода Куйбышев — Брянск, находившийся в ведении Главнефтеснаба РСФСР. Документ был подписан В. Кортуновым.

Однако «сиротствующий», как можно предположить, отдел ЦК КПСС предпочел занять нейтральную позицию («умыть руки») в споре между двумя «тяжеловесами» советской экономики. Резолюция заместителя заведующего отделом тяжелой промышленности ЦК КПСС И. Ястребова гласила: «Вопрос целесообразно рассмотреть после пуска всего нефтепровода» [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 35 об.], не «делите шкуру не убитого медведя». Таким образом, решение вопроса было отложено до завершения строительства.

Данная позиция была подтверждена в записке заместителя председателя СНХ СССР В. А. Калмакова в ВСНХ СССР Совета Министров СССР от 25 апреля 1964 года, касавшейся рассмотрения предложения о передаче участков нефтепровода «Дружба» в ведение Главнефтеснаба РСФСР.

В документе указывалось, что головные участки нефтепровода «Дружба» (Альметьевск — Сызрань — Пенза, протяженностью 660 км) эксплу-

атируются Главнефтеснабом РСФСР, а западные участки (Мозырь — Броды — Ужгород и Мозырь — Брест, протяженностью 1165 км) — Государственным производственным комитетом по газовой промышленности СССР.

Эффективность использования нефтепровода сдерживалась неудовлетворительными темпами строительства среднего участка от Пензы до Унечи, особенно в части возведения перекачивающих станций на головных участках. В связи с этим предлагалось вернуться к рассмотрению вопроса после завершения строительства нефтепровода, намеченного на 3-й квартал 1964 года [РГАНИ, ф. 5, оп. 38, д. 248, л. 36—37].

Это не охладило пыл нефтяников. Борьба за контроль над нефтепроводом не утихала. Главнефтеснаб РСФСР 21 июля 1964 года направил в Комитет аналитическую записку под названием «Докладная записка начальника Главного управления по транспорту и снабжению нефтью и нефтепродуктами при Совете Министров РСФСР И. М. Торочкова в ЦК КПСС о неудовлетворительном строительстве и вводе в действие объектов трубопроводного транспорта» [РГАНИ, ф. 5, оп. 38, д. 338, л. 69—71].

В ней утверждалось, что строительство и ввод в эксплуатацию объектов трубопроводного транспорта Главнефтеснаба РСФСР в 1963 году осуществлялись крайне неудовлетворительно. Однако, как следует из контекста, эти претензии практически не касались нефтепровода «Дружба», за исключением ситуации с насосными станциями второго нефтепровода Альметьевск — Горький.

3.4. Бюрократическая волокита: переписка как поле битвы

Затем развернулась заочная полемика между участниками этой масштабной стройки, облеченная в форму взаимных упреков и перекладывания ответственности. Характерным примером является объяснительная записка председателя Государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР К. И. Смирнова члену Президиума ЦК КПСС А. П. Кирилленко от 24 августа 1964 года [РГАНИ, ф. 5, оп. 38, д. 338, л. 72—75] (о неудовлетворительном выполнении работ по строительству объектов трубопроводного транспорта), посвященная анализу письма о ходе строительства объектов Главнефтеснаба РСФСР. В документе сообщалось, что Госкомитет рассмотрел письмо тов. Торчкова и, по существу поставленных вопросов, информирует о выполнении плана прошлого года по объектам Главнефтеснаба РСФСР в объеме 48,5 млн руб., что составляет 108,2 %. Для оперативного решения проблем и интенсификации работ на станции, которые еще не введены, были направлены ответственные представители Газпрома СССР и трестов. Давались гарантии своевременного завершения всех работ [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 72].

В ответ газовой подвергли жесткой критике действия контрагентов, указав на существенные задержки в строительстве объектов насосных перекачивающих станций по вине Главнефтеснаба РСФСР. Недоработки заключались в несвоевременном предоставлении титульных списков, недостаточном финансировании, перебоях в поставках оборудования и кабельной продукции, а также частых изменениях проектных решений.

В заключение, в качестве жеста доброй воли, было заявлено, что Газпром СССР совместно с Главнефтеснабом РСФСР примет все необходимые меры для активизации работ по вводу в эксплуатацию объектов, обозначенных в проблемном письме [РГАНИ, ф. 3, оп. 38, д. 248, л. 75].

3.5. Инфраструктура газо- и нефтепроводов: взгляд изнутри

Для людей, далеких от трубопроводного транспорта, масштаб и технологическая сложность этой отрасли часто остаются за кадром. Попробуем восполнить этот пробел. Типичным примером сложной инфраструктуры является насосная станция, возведенная на площадке Лопатино. Она представляет собой целый комплекс взаимосвязанных объектов: перекачивающие и подпорные насосные установки, котельная с тремя котлами, тепловые сети, производственный блок, санпропускник с банно-прачечным оборудованием, служебный корпус с узлом связи, узел водопроводных сооружений, водопроводная насосная станция, водонапорная башня с тремя артезианскими скважинами и глубинными насосами, резервуары противопожарного запаса воды, сети водопровода и канализации, узел очистных сооружений, ЛЭП в 110 кВ, понижительная подстанция, технологические трубопроводы и резервуарный парк из четырех резервуаров. В общей сложности — 14 крупных и технически сложных объектов на дату 11.04.1964 года [РГАНИ, ф. 5, оп. 38, д. 252, л. 22].

Именно поэтому борьба разворачивалась не только за формальное выполнение плана строительства, что обеспечивало организации финансирование, людские ресурсы и укрепляло ее позиции и повышало престиж в государственном рейтинге экономических акторов СССР, но и за государственные награды, которые сулило участникам проекта успешное завершение работ.

Подтверждением тому служат предложения заместителя председателя СМ СССР М. А. Лесечко и министра газовой промышленности СССР А. К. Кортунова в ЦК КПСС и СМ СССР о награждении наиболее отличившихся участников строительства нефтепровода «Дружба» от 4 марта 1967 года [РГАНИ, ф. 3, оп. 72, д. 103, л. 112—115].

3.6. Экономический эффект запуска первой очереди нефтепровода

В архивных документах зафиксированы результаты работы газодовиков по строительству нефтепровода, а точнее — его первой очереди, по состо-

янию на 1 ноября 1964 года. Эта транспортная система протяженностью 5097 км вводилась в эксплуатацию поэтапно, в период с 1962 по 1964 годы.

При сооружении нефтепровода «Дружба» впервые в мировой практике трубопроводного строительства были реализованы передовые технические решения: использованы мощные насосные агрегаты производительностью 7000 куб. м в час; система программного управления насосными станциями; конструкции из предварительно напряженного сборного железобетона для резервуаров объемом 30 тыс. куб. м. Широкое внедрение прогрессивной системы перекачки «из насоса в насос» с использованием автоматики и телемеханики позволило отказаться от строительства 26 резервуаров общей емкостью 2330 тыс. куб. м.

Еще в процессе строительства, до завершения работ, на всей трассе отдельные участки нефтепроводов (Броды — Ужгород, Михалки — Броды, Михалки — Брест, Альметьевск — Лопатино — Сызрань) были введены в действие, что позволило в период с февраля 1962 года по январь 1967 года транспортировать по нефтепроводу 61 млн т нефти. В том числе в страны социалистического лагеря было поставлено 44,6 млн т, отгружено из Брод в Одессу на экспорт 1,5 млн т, отгружено из Сызрани на экспорт 11,2 млн т, и поставлено Полоцкому нефтеперерабатывающему заводу 3,6 млн т нефти (32,1 %). Перевозка такого объема нефти по железной дороге потребовала бы затрат в размере 568 млн руб., в том числе 401 млн руб. на транспортные расходы и 167 млн руб. на приобретение дополнительного количества железнодорожных цистерн и локомотивов (а это 41,6 % от всех затрат). Благодаря же эксплуатации отдельных участков нефтепровода в указанные сроки экономия на транспортировке нефти составила 395,9 млн руб. [РГАНИ, ф. 3, оп. 72, д. 103, л. 112—113].

Учитывая, что документ датирован 1967 годом, указанная экономия полностью окупила стоимость введенных в эксплуатацию сооружений нефтепровода «Дружба», которая на 1 января 1967 года составляла 281 млн руб. Более того, эксплуатация нефтепровода на эту дату принесла народному хозяйству прибыль в размере 296,8 млн руб. [РГАНИ, ф. 3, оп. 72, д. 103, л. 113].

Это был достойный результат самоотверженного труда 27-тысячного коллектива рабочих, инженерно-технических работников заводов, специализированных строительно-монтажных, проектных, научно-исследовательских и конструкторских организаций. Окончание строительства и ввод в действие нефтепровода позволили существенно разгрузить железные дороги Советского Союза, высвободить десятки тысяч железнодорожных цистерн и использовать их для перевозки нефти и нефтепродуктов внутри страны по другим направлениям.

12 июля 1967 года Политбюро ЦК КПСС (П47/39) приняло решение «О награждении орденами и медалями Союза ССР рабочих, инженерно-технических работников и служащих, наиболее отличившихся на строительстве и вводе в действие нефтепровода «Дружба». Награды получили 500 человек, внесших значительный вклад в решение этой проблемы, в том числе 5 человек с присвоением звания Героя Социалистического Труда СССР, а также 50 граждан социалистических стран (ЧССР и ПНР — по 15 чел., ГДР и ВНР — по 10 чел.) [РГАНИ, ф. 3, оп. 72, д. 103, л. 115].

4. Заключение = Conclusions

Ввод в эксплуатацию первой очереди нефтепровода «Дружба» в 1964 году ознаменовал собой рождение уникальной транспортной системы протяженностью 5097 км, развернутой в период с 1962 по 1964 годы. Инженерная смелость, проявленная при ее возведении, опередила время: впервые в мировой практике трубопроводного строительства были внедрены мощные насосные агрегаты производительностью 7000 м³/час, разработана система программного управления насосными станциями и осуществлено строительство резервуаров из предварительно напряженного сборного железобетона объемом 30 тыс. м³. Широкомасштабное применение прогрессивной системы перекачки «из насоса в насос» с автоматизацией и телемеханизацией процессов позволило отказаться от возведения 26 резервуаров общей емкостью 2330 тыс. м³, что стало настоящим прорывом в отрасли.

Еще на этапе строительства отдельные участки нефтепроводов Броды — Ужгород, Михалки — Броды, Михалки — Брест, Альметьевск — Лопатино — Сызрань вводились в эксплуатацию, обеспечивая поставку 61 млн т нефти в период с февраля 1962 года по январь 1967 года. В частности, в страны социалистического лагеря было направлено 44,6 млн т, а на экспорт через Броды в Одессу — 1,5 млн т и из Сызрани — 11,2 млн т. Полоцкий нефтеперерабатывающий завод получил 3,6 млн т нефти, что составило 32,1 % от общего объема. Транспортировка аналогичного объема нефти по железной дороге потребовала бы колоссальных затрат — 568 млн рублей, из которых 401 млн рублей пришлось бы на транспортные расходы, а 167 млн рублей — на приобретение дополнительных железнодорожных цистерн и локомотивов (41,6 % от общей суммы). Благодаря функционированию отдельных участков нефтепровода экономия на транспортировке нефти в указанный период достигла впечатляющей суммы в 395,9 млн рублей [РГАНИ, ф. 3, оп. 72, д. 103, л. 112—113].

Указанная экономия полностью окупила стоимость строительства и ввода в эксплуатацию нефтепровода «Дружба», которая составляла 281 млн рублей на 1 января 1967 года, но и принесла народному хозяйству

прибыль в размере 296,8 млн рублей [РГАНИ, ф. 3, оп. 72, д. 103, л. 113]. Это был закономерный итог кропотливой работы 27-тысячного коллектива, включавшего рабочих, инженерно-технических специалистов заводов, специализированных строительно-монтажных, проектных, научно-исследовательских и конструкторских организаций.

Ввод в эксплуатацию нефтепровода «Дружба» позволил существенно разгрузить железнодорожную сеть Советского Союза, высвободив десятки тысяч железнодорожных цистерн для транспортировки нефти и нефтепродуктов внутри страны.

После завершения строительства экономическая и технологическая целесообразность управления этим объектом со стороны газового ведомства утратила свою актуальность. Как говорится, «мавр сделал свое дело, мавр может уйти». Передача нефтепровода от газовиков к нефтяникам не была встречена с энтузиазмом, однако решение вышестоящих органов оказалось мудрым и обоснованным. 2 апреля 1970 года был подписан акт приема-передачи нефтепровода «Дружба» от Министерства газовой промышленности СССР Министерству нефтедобывающей промышленности СССР [РГАЭ, ф. 70, оп. 1, д. 3186, л. 1—15].

В документе, сопровождавшем передачу объекта, подчеркивался его масштаб — протяженность магистральных нефтепроводов составляла 4167 км, на которых функционировали 33 нефтеперекачивающие станции, включая 6 головных станций с общей резервуарной ёмкостью в 1330 тыс. м³ (61 резервуар). В состав нефтепровода вошли две дополнительные станции на участке Мозырь-Броды. Структурно нефтепровод состоял из пяти территориальных управлений (Куйбышевское, Мичуринское, Гомельское, Полоцкое и Ровенское), 33 нефтеперекачивающих станций и 7 приемосдаточных пунктов нефти. Управление нефтепровода «Дружба» первоначально располагалось во Львове, впоследствии было перенесено в Москву.

Сказано, что нефтепровод осуществлял прием от Главнефтеснаба РСФСР, ее транспортировку и поставки внутри страны, в частности, на перевалочную базу в Сызрани. Что касается Белорусской ССР, то прием нефти, составлявший около 3 % от общего объема поставок, осуществлялся от Речицкого нефтегазодобывающего объединения «Белоруснефть» [РГАЭ, ф. 70, оп. 1, д. 3186, л. 7—8].

<p>Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.</p> <p>Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.</p>	<p>Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.</p> <p>The authors declare no conflicts of interests.</p>
--	--

Источники и принятые сокращения

1. РГАНИ — *Российский* Государственный архив новейшей истории. Ф. 3. Протоколы заседаний Политбюро (Президиума) ЦК КПСС и материалы к ним (документы за 1952—1991) Оп. 12. Д. 954. Л. 67—68, документ от 12 августа 1961 г.; Оп. 38. Д. 248. Л. 29—35 об.; Л. 36—37; Оп. 72. Д. 103. Л. 112—115; Ф. 5. Фонд аппарата ЦК КПСС (документы за 1952—1991 г.) Оп. 38. Д. 338. Л. 69—75; Д. 252. Л. 22.
2. РГАЭ — *Российский* государственный архив экономики. Ф. 279. Министерство газовой промышленности СССР (Мингазпром) (документы за 1956—1965). Оп. 1. Д. 1997. Л. 138—143; Оп. 1. Д. 1997. Л. 143; Ф. 561. Архивный фонд Совета экономической взаимопомощи (СЭВ). Оп. 12. Д. 79. Л. 14—15; Оп. 12. Д. 79. Л. 16; Ф. 70. Фонд 70. Министерство нефтяной и газовой промышленности СССР (документы за 1964—1992) Оп. 1. Д. 3186. Л. 7—8; Л. 1—15.

Литература

1. *Вардомский Л. Б.* Забытая интеграция : провал и уроки Совета экономической взаимопомощи / Л. Б. Вардомский // *Контуры глобальных трансформаций : политика, экономика, право.* — 2020. — Т. 13. — № 3. — С. 176—195. — DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-10.
2. *Грибов Р. В.* Развитие нефтегазовой промышленности в условиях неблагоприятной геополитической обстановки : исторический опыт и современность / Р. В. Грибов // *Власть.* — 2019. — № 4. — С. 152—157.
3. *Запарий В. В.* А есть ли дружба после 60 лет функционирования «Дружбы»? / В. В. Запарий // *Тюменская область : историческая ретроспектива, реалии настоящего, контуры будущего : материалы II Международной научной конференции, посвященной 80-летию Тюменской области (Тюмень, 20—21 сентября 2024 г.)* / отв. ред. М. В. Комгорт. — Тюмень : ТИУ, 2024. — С. 48—53.
4. *Запарий В. В.* Модернизация трубной промышленности СССР в 1950-е гг. : по архивным материалам директивных органов / В. В. Запарий, Е. В. Зайцева // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия : История России.* — 2025. — Т. 24. — № 3. — С. 415—426. — DOI: 10.22363/2312-8674-2025-24-3-415-426.
5. *Иголкин А. А.* Нефтяной фактор во внешнеэкономических связях России за последние 100 лет / А. А. Иголкин // *Terra Economicus.* — 2008. — Т. 6. — № 1. — С. 87—93.
6. *Катровский А. П.* Эволюция транспортной сети российско-белорусского приграничья : опыт историко-географического исследования / А. П. Катровский // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия : Естественные и медицинские науки.* — 2022. — № 2. — С. 5—29. — DOI: 10.18384/2712-7621-2024-4-113-138.
7. *Колева Г. Ю.* Нефтегазовый фактор: планы Госплана начала 1960-х гг. И инициативы" тюменцев" (к 55 годовщине с начала добычи нефти в Тюменской области и 45-летию ее выхода на лидирующие позиции в стране / Г. Ю. Колева // *Вестник Томского государственного университета. История.* — 2019. — № 60. — С. 11—16. — DOI: 10.17223/19988613/60/2.
8. *Колева Г. Ю.* Нефть в политике советского государства / Г. Ю. Колева // *Вестник Томского государственного педагогического университета.* — 2016. — № 9 (174). — С. 43—50.
9. *Колева Г. Ю.* Советский нефтяной экспорт 1950—1960-х гг. на фоне изменений на международной арене и деятельности СЭВ / Г. Ю. Колева, Ж. М. Колев // *Вестник*

Томского государственного университета. История. — 2020. — № 66. — С. 44—57. — DOI: 10.17223/19988613/66/6

10. Максимов Е. А. Управление рисками и безопасность при эксплуатации магистральных трубопроводов / Е. А. Максимов // Тенденции развития науки и образования. — 2024. — № 105—12. — С. 69—72. — DOI: 10.18411/trnio-01-2024-593.

11. Можаров Н. Д. Нефтепровод «Дружба» / Н. Д. Можаров // Вопросы истории. — 1973. — № 3. — С. 117—129.

12. Потоцкая Т. И. Магистральные нефтепроводы в геополитике современной России / Т. И. Потоцкая // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. — 2017. — Т. 3. — № 3—1. — С. 89—96.

13. Славкина М. В. Четыре лика советского нефтяного экспорта : основные тенденции развития в 1922—1990-е годы / М. В. Славкина // *Magistra Vitae* : электронный журнал по историческим наукам и археологии. — 2012. — № 7 (261). — С. 56—64.

14. Слатов Д. Г. Истоки, проблемы и перспективы энергетической геополитики России. Региональный аспект / Д. Г. Слатов // Основы экономики, управления и права. — 2012. — № 2. — С. 8—15.

15. Халина Е. С. Транзитный фактор в энергетическом сотрудничестве между Россией и ЕС (на примере нефтяной отрасли) / Е. С. Халина // Вестник РГГУ. Серия : Политология. История. Международные отношения. — 2014. — № 7 (129). — С. 85—92.

Статья поступила в редакцию 04.07.2025,
одобрена после рецензирования 21.10.2025,
подготовлена к публикации 15.11.2025.

Material resources

RGAE — *Russian State Archive of Economics*. F. 279. *Ministry of Gas Industry of the USSR (Mingazprom) (documents for 1956—1965)*. (In Russ.).

RGANI — *Russian State Archive of Modern History*. F. 3. *Minutes of meetings of the Politburo (Presidium) of the Central Committee of the CPSU and materials to them (documents for 1952—1991)*. (In Russ.).

References

Gribov, R. V. (2019). Development of the oil and gas industry in an unfavorable geopolitical situation: historical experience and modernity. *Power*, 4: 152—157. (In Russ.).

Igolkin, A. A. (2008). The oil factor in Russia's foreign economic relations over the past 100 years. *Terra Economicus*, 6 (1): 87—93. (In Russ.).

Katrovsky, A. P. (2022). Evolution of the transport network of the Russian-Belarusian border region: the experience of historical and geographical research. *Bulletin of the Baltic Federal University named after I. Kant. Series: Natural and Medical Sciences*, 2: 5—29. DOI: 10.18384/2712-7621-2024-4-113-138. (In Russ.).

Khalina, E. S. (2014). Transit factor in energy cooperation between Russia and the EU (on the example of the oil industry). *Bulletin of the Russian State University of Economics. Series: Political Science. History. International relations*, 7 (129): 85—92. (In Russ.).

Koleva, G. Y. (2016). Oil in the politics of the Soviet state. *Bulletin of Tomsk State Pedagogical University*, 9 (174): 43—50. (In Russ.).

Koleva, G. Y. (2019). The oil and gas factor: the plans of the State Planning Committee of the early 1960s. And the initiatives of Tyumentsev (on the 55th anniversary

- of the start of oil production in the Tyumen region and the 45th anniversary of its rise to a leading position in the country. *Bulletin of Tomsk State University. History*, 60: 11—16. DOI: 10.17223/19988613/60/2. (In Russ.).
- Koleva, G. Y., Kolev, J. M. (2020). Soviet oil exports of the 1950s and 1960s against the background of changes in the international arena and COMECON activities. *Bulletin of Tomsk State University. History*, 66: 44—57. DOI: 10.17223/19988613/66/6. (In Russ.).
- Maksimov, E. A. (2024). Risk management and safety in the operation of main pipelines. *Trends in the development of science and education*, 105—12: 69—72. DOI: 10.18411/trnio-01-2024-593. (In Russ.).
- Mozharov, N. D. (1973). Druzhba oil pipeline. *Questions of history*, 3: 117—129. (In Russ.).
- Pototskaya, T. I. (2017). Main oil pipelines in the geopolitics of modern Russia. *Scientific Notes of the V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Geography. Geology*, 3 (3—1): 89—96. (In Russ.).
- Slatov, D. G. (2012). The origins, problems and prospects of Russia's energy geopolitics. The regional aspect. *Fundamentals of Economics, Management and Law*, 2: 8—15. (In Russ.).
- Slavkina, M. V. (2012). The Four Faces of Soviet oil exports: the main development trends in the 1922—1990s. *Magistra Vitae: an electronic journal of historical sciences and archeology*, 7 (261): 56—64. (In Russ.).
- Vardomsky, L. B. (2020). Forgotten integration: the failure and lessons of the Council for Mutual Economic Assistance. *Contours of global transformations: politics, economics, law*, 13 (3): 176—195. DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-10. (In Russ.).
- Zapariy, V. V. (2024). Is there friendship after 60 years of Friendship's functioning? In: *Tyumen region: historical retrospective, realities of the present, contours of the future: proceedings of the II International Scientific Conference dedicated to the 80th anniversary of the Tyumen Region (Tyumen, September 20—21, 2024)*. Tyumen: TIU. 48—53. (In Russ.).
- Zapariy, V. V., Zaitseva, E. V. (2025). Modernization of the USSR pipe industry in the 1950s: based on archival materials of decision-making bodies. *Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: The History of Russia*, 24 (3): 415—426. DOI: 10.22363/2312-8674-2025-24-3-415-426. (In Russ.).

*The article was submitted 04.07.2025;
approved after reviewing 21.10.2025;
accepted for publication 15.11.2025.*