

Реестр данных о компании ПАО «Транснефть» для хакатона весна- лета 2026

С сайта транснефть.рф

Информация

ПАО «Транснефть» осуществляет свою деятельность с даты государственной регистрации — 26.08.1993. ПАО «Транснефть» учреждено в соответствии с постановлением Правительства РФ от 14.08.1993 №810, принятым во исполнение Указа Президента РФ от 17.11.1992 №1403.

Уставный капитал Компании сформирован в результате размещения обыкновенных акций, оплаченных Российской Федерацией 100% пакетами акций 17 акционерных обществ, и в результате размещения привилегированных акций на безвозмездной основе среди членов трудового коллектива и приравненных к ним лиц как Компании, так и указанных акционерных обществ.

На основании Указа Президента РФ от 13.04.2007 №473 и распоряжения Правительства РФ от 10.05.2007 №585-р в уставный капитал Компании в порядке оплаты государством размещаемых Компанией дополнительных обыкновенных акций в связи с увеличением её уставного капитала внесены находившиеся в федеральной собственности 100% обыкновенных акций АО «Транснефтепродукт».

Впоследствии уставный капитал эмитента увеличивался еще 2 раза: в 2017 и 2018 годах путем выпуска и размещения Российской Федерации дополнительных обыкновенных акций, оплаченных находившимся в федеральной собственности недвижимым имуществом согласно приложению к распоряжению Правительства РФ от 26.12.2015 №2723-р и 100% обыкновенных акций компаний «КТК Компани» и «КТК Инвестментс Компани» (Острова Кайман).

На основании решения внеочередного общего собрания акционеров (распоряжение Росимущества от 14.11.2023 № 1500-р) 19.02.2024 осуществлено дробление акций Компании, в результате которого одна акция номинальной стоимостью 1 рубль конвертирована в 100 акций той же категории номинальной стоимостью 0,01 рубля (1 копейка) каждая. При осуществлении дробления регистрация новых выпусков акций и их размещение не производились. Реквизиты выпуска акций (регистрационный номер и дата регистрации), а также размер уставного капитала остались без изменений.

Основные направления деятельности

- Оказание услуг в области транспортировки нефти и нефтепродуктов по системе магистральных трубопроводов в Российской Федерации и за ее пределы;
- Проведение профилактических, диагностических и аварийно-восстановительных работ на магистральных трубопроводах;
- Координация деятельности по комплексному развитию сети магистральных трубопроводов и других объектов трубопроводного транспорта;
- Взаимодействие с трубопроводными предприятиями других государств по вопросам транспортировки нефти и нефтепродуктов в соответствии с межправительственными соглашениями;
- Участие в решении задач научно-технического и инновационного развития в трубопроводном транспорте, внедрение нового оборудования, технологий и материалов;
- Привлечение инвестиций для развития производственной базы, расширения и реконструкции объектов организаций системы ПАО «Транснефть»;
- Организация работы по обеспечению охраны окружающей среды в районах размещения объектов трубопроводного транспорта.

Уставный капитал. Акции

ПАО «Транснефть» является субъектом естественных монополий, 100% голосующих акций компании находятся в федеральной собственности.

Уставный капитал Компании разделен на 724 934 300 (семьсот двадцать четыре миллиона девятьсот тридцать четыре тысячи триста) акции номинальной стоимостью 0,01 (ноль целых одна сотая) рубля каждая, в том числе:

- 569 446 800 обыкновенных акций номинальной стоимостью 0,01 рубля каждая на сумму 5 694 468 рублей;
- 155 487 500 привилегированных акций номинальной стоимостью 0,01 рубля каждая на сумму 1 554 875 рублей.

19.02.2024 осуществлено дробление акций Компании, в результате которого одна акция номинальной стоимостью 1 рубль конвертирована в 100 акций той же категории номинальной стоимостью 0,01 рубля (1 копейка) каждая. При осуществлении дробления регистрация новых выпусков акций и их размещение не производились. Реквизиты выпуска акций (регистрационный номер и дата регистрации), а также размер уставного капитала остались без изменений.

Держатель реестра акционеров — Акционерное общество «Независимая регистраторская компания Р.О.С.Т.» (АО «НРК — Р.О.С.Т.»)

- 107076, г. Москва, ул. Стромынка, д. 18, корп. 5Б, пом. IX
- ИНН: 7726030449
- ОГРН: 1027739216757

Лицензия на осуществление деятельности по ведению реестра владельцев ценных бумаг № 045-13976-000001 выдана ФКЦБ России 03.12.2002 без ограничения срока действия.

Дата, с которой регистратор осуществляет ведение реестра владельцев ценных бумаг ПАО «Транснефть»: 01.11.2000.

- Телефон: +7 (495) 780-73-63
- Факс: +7 (495) 780-73-67
- email: info@rrost.ru

Аудитор — Акционерное общество «Кэпт» (АО «Кэпт»)

- 123317, г. Москва, Пресненская наб., 10, блок "С"
- Телефон: +7 (495) 937-44-77
- Факс: +7 (495) 937-44-99

Корпоративное управление

Сто процентов голосующих обыкновенных акций Компании принадлежит Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом, привилегированные акции находятся в котировальном списке Первого уровня Московской Биржи, включены в единую базу расчета ключевых индексов Московской Биржи.

Компания строго соблюдает действующее законодательство в сфере корпоративного управления, положения Кодекса корпоративного управления, одобренного Банком России, а также руководствуется Правилами листинга Московской Биржи.

Компания стремится к приведению системы корпоративного управления в соответствие с лучшей мировой практикой и осознает, что эффективная и прозрачная система взаимоотношений между ее органами управления, акционерами, инвесторами и заинтересованными лицами позволит реализовать стратегические цели и задачи Компании, укрепить репутацию, повысить инвестиционную привлекательность и увеличить капитализацию Компании.

Органами управления ПАО «Транснефть» являются Общее собрание акционеров, Совет директоров, Правление и Президент, органом контроля — Ревизионная комиссия.

В Совет директоров Компании входят 3 независимых директора, при Совете директоров созданы специализированные комитеты.

Система корпоративного управления ПАО «Транснефть»

Компанией соблюдается большинство ключевых принципов Кодекса корпоративного управления (ККУ), а также продолжается внедрение требований ККУ в практику корпоративного управления Компании.

С конца 2015 года в Компании начат процесс формирования корпоративной Системы управления рисками (СУР). Координацию всех процессов формирования и функционирования СУР осуществляет сформированный Правлением Совет по управлению рисками. С начала 2017 года ответственными подразделениями выполняется анализ критических рисков и мониторинг их динамики, а также ведется разработка планов мероприятий по управлению ими.

В Компании функционирует система внутреннего контроля, направленная на повышение эффективности корпоративного управления, обеспечение эффективности и результативности деятельности Компании, надежности и достоверности финансовой отчетности и соответствия деятельности законодательству. Внутренний контроль осуществляется, в том числе Советом директоров, Комитетом по аудиту, Ревизионной комиссией, исполнительными органами управления, подразделениями Компании, уполномоченными осуществлять внутренний контроль.

Функцию внутреннего аудита в Компании осуществляет Департамент внутреннего аудита и анализа основных направлений.

Функции корпоративного секретаря осуществляет специальное структурное подразделение — Департамент корпоративного управления.

Аудитор

В соответствии с законодательством Российской Федерации, договор на проведение обязательного аудита бухгалтерской (финансовой) отчетности организации, в уставном капитале которой

доля государственной собственности составляет не менее 25%, заключается на основе открытого конкурса, который проводится не реже чем один раз в пять лет в порядке, установленном Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Выбор аудитора проводился по итогам проведения открытого конкурса. Конкурс по отбору аудиторских организаций на 2022 год проводился в соответствии с Положением о проведении открытого конкурса по отбору аудиторской организации для осуществления обязательного ежегодного аудита ПАО «Транснефть» за 2022 год и обзора промежуточной консолидированной финансовой отчетности за 1 квартал 2023 г.

Информация об аудиторе

- Наименование аудитора Компании — Акционерное общество «Кэпт» (АО «Кэпт»).
- Место нахождения: 129110, г. Москва, Олимпийский проспект, д. 16, стр. 5, эт. 3, пом. 1, ком. 24 Е.
- Почтовый адрес: 123112, г. Москва, Пресненская набережная, д. 10, блок «С», этаж 31.
- Телефон: +7 (495) 937-44-77, факс: +7 (495) 937-44-99.
- АО «Кэпт» зарегистрировано в Московской регистрационной палате. Свидетельство от 25.05.1992 №011.585.
- Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц Межрайонной инспекцией Министерства Российской Федерации по налогам и сборам № 39 по городу Москве за № 1027700125628 13.08.2002. Свидетельство серии 77 №005721432.
- АО «Кэпт» является членом саморегулируемой организации аудиторов — «Российский союз аудиторов» (Ассоциация).
- Основной регистрационный номер записи в реестре аудиторов и аудиторских организаций 11603053203.

Устав и внутренние документы

Представители государства в органах управления ПАО «Транснефть» определяют стратегические направления ее развития и осуществляют контроль производственно-хозяйственной и финансовой деятельности. В Совет директоров Компании входят независимые директора, при Совете директоров созданы специализированные комитеты.

Комитет по стратегии, инвестициям и инновациям образован для подготовки рекомендаций и предложений Совету директоров, направленных на повышение эффективности деятельности ПАО «Транснефть», его стратегии на долгосрочную перспективу, а также на определение приоритетов научно-технической и инновационной политики в системе трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов.

Комитет по аудиту обеспечивает контроль Совета директоров за финансово-хозяйственной деятельностью Компании и предназначен для объективного и независимого информирования членов Совета директоров о финансово-хозяйственном состоянии Компании и оценки эффективности систем внутреннего контроля.

Комитет по кадрам и вознаграждениям осуществляет подготовку предложений и рекомендаций Совету директоров, направленных на повышение эффективности деятельности ПАО «Транснефть» в области кадровой политики, системы оплаты труда и вознаграждений.

Проекты

Обеспечение надежности системы магистральных трубопроводов и сохранение качества экспортных потоков нефти

Проектом предусматривается строительство резервуаров на узловых нефтеперекачивающих станциях системы магистральных трубопроводов Компании.

Основание для реализации проекта

Схема нормальных (технологических) грузопотоков нефти, утвержденная Приказом Минэнерго России от 13.02.2019 № 103.

Цель реализации проекта

1. Увеличение емкости резервуарных парков для обеспечения сохранения качественных показателей нефти в системе магистральных нефтепроводов в соответствии со Схемой нормальных (технологических) грузопотоков, а также бесперебойной эксплуатации системы магистральных нефтепроводов во время нештатных ситуаций (аварии, штормовая погода в портах и пр.).

2. Обеспечение стабильности экспортных поставок нефти за счет диверсификации грузопотоков при прекращении транспортировки в результате наступления нештатных ситуаций.

3. Повышение гибкости системы магистральных нефтепроводов за счет возможности перенаправления объемов транспортировки нефти между портами Приморск и Усть-Луга.

О проекте

Проектом предусматривается строительство резервуаров на узловых нефтеперекачивающих станциях системы магистральных трубопроводов Компании и реализация мероприятий по перераспределению экспортных потоков нефти между существующими экспортными направлениями.

Завершение реализации объектов основного (технологического) назначения запланировано на 2026 год.

Трубопроводная система «Заполярье — Пурпе — Саянт»

Магистральный нефтепровод Заполярье – Пурпе — Саянт обеспечивает прием в систему магистральных нефтепроводов нефти новых месторождений районов Ямало-Ненецкого автономного округа.

Основание для реализации проекта

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.04.2010 №635-р.

Цель реализации проекта

Обеспечение приема в систему магистральных нефтепроводов нефти новых месторождений районов Ямало-Ненецкого автономного округа.

О проекте

Сроки реализации: 2009 – 2016 гг.

Строительство нефтепровода Пурпе — Самотлор

Южная часть магистрали Пурпе — Самотлор построена в сжатые сроки — за полтора года. В рамках реализации проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода пропускной способностью 25 млн т/год протяженностью линейной части 429 км со строительством новой нефтеперекачивающей станции. Строительство завершено в 2011 году. Магистраль позволила принимать всю нефть с крупного Ванкорского месторождения.

Строительство нефтепровода Заполярье — Пурпе

Первый стык северной части магистрали Заполярье — Пурпе сварен в марте 2012 года. В рамках реализации проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода пропускной способностью 32 млн т/год протяженностью линейной части 488 км со строительством двух нефтеперекачивающих станций. Строительство завершено в 2016 году. Ввод проекта в эксплуатацию дал импульс к развитию более 10 новых месторождений Мессояхской и Уренгойской групп и месторождений Большехетской впадины.

Впервые в России был разработан и реализован проект магистрального нефтепровода, значительная часть которого пролегает за Северным полярным кругом. Из-за высокой вязкости нефти и низких температур окружающей среды ее необходимо подогревать до 60°C, но при этом необходимо сохранять мерзлоту — это условие несущей способности грунтов, стабильности всех сооружений. Для этого 315 км трубопровода проложены над землей на

специальных опорах, здания и сооружения площадочных сооружений возведены на свайных основаниях с вентилируемым подпольем.

В ходе работы над проектом ПАО «Транснефть» получено 25 патентов на изобретения и 17 патентов на полезные модели.

Магистральный нефтепровод Куюмба — Тайшет

Магистральный нефтепровод Куюмба — Тайшет обеспечивает прием в систему магистральных нефтепроводов нефти новых месторождений Красноярского края - Куюмбинского и Юрубчено-Тохомского.

Основание для реализации проекта

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.04.2012 №532-р.

Цель реализации проекта

Обеспечение приема в систему магистральных нефтепроводов ПАО «Транснефть» нефти новых месторождений Красноярского края — Куюмбинского и Юрубчено-Тохомского.

О проекте

Сроки реализации: 2012 – 2016 гг.

Строительство нефтепровода

В 2012 году начались работы по строительству нефтепровода, трасса которого должна была пройти в основном по территории Красноярского края, ввод в эксплуатацию которого позволил приступить к промышленной эксплуатации Юрубчено-Тохомского и Куюмбинского нефтегазовых месторождений.

В рамках проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода пропускной способностью до 8,6 млн т/год и протяженностью линейной части около 700 км со строительством двух нефтеперекачивающих станций. Строительство завершено в 2016 году.

Развитие пропускной способности

Со строительством двух новых нефтеперекачивающих станций пропускная способность нефтепровода может быть увеличена до 15 млн т/год. Необходимость развития в настоящее время отсутствует. Решение о дальнейшем развитии будет принято при условии изменения нефтяными компаниями прогнозных объемов сдачи нефти в магистральный нефтепровод Куюмба — Тайшет в сторону увеличения.

Балтийская трубопроводная система «БТС-2»

Балтийская трубопроводная система «БТС-2» обеспечивает диверсификацию поставок нефти в Западную Европу за счет перераспределения отгрузок нефти с зарубежных портов в российский порт на Балтийском море.

Основание для реализации проекта

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26.11.2008 №1754 р.

Цель реализации проекта

Диверсификация поставок нефти в Западную Европу за счет перераспределения отгрузок нефти с зарубежных портов на российский порт Балтийского моря.

О проекте

Сроки реализации: 2008 – 2012 гг.

Строительство нефтепровода

В июне 2009 года стартовало строительство второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2), а уже в марте 2012 года в Усть-Луге был запущен новый нефтеналивной комплекс и из порта вышел первый танкер с нефтью, которая поступила по БТС-2.

В рамках реализации проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода пропускной способностью до 30 млн т/год и протяженностью линейной части 1 000,5 км со строительством

двух перекачивающих станций и строительством нефтеналивного порта «Усть-Луга».

Строительство завершено в 2012 году.

Трубопроводная система «Восточная Сибирь — Тихий океан»

Осуществлен ввод в эксплуатацию объектов нефтепроводной системы «Восточная Сибирь — Тихий океан», участок Сковородино — Козьмино (ВСТО-II). Нефть для отгрузки на экспорт стала поступать в порт Козьмино по магистральным нефтепроводам.

Основание для реализации проекта

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.12.2004 №1737 р.

Цель реализации проекта

Обеспечение транспортировки нефти месторождений Восточной Сибири на НПЗ России и на экспорт в Китайскую Народную Республику и в страны АТР через порт Козьмино.

О проекте

Сроки реализации: 2005 – 2019 гг.

Строительство нефтепровода на участке от ГНПС «Тайшет» до НПС «Сковородино» (I очередь)

В мае 2003 года Правительством РФ одобрена Энергетическая стратегия России на период до 2020 года, предусматривающая в том числе диверсификацию рынков потребления и сбыта российских углеводородов с развитием перспективного направления транспортировки нефти на Дальний Восток России и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

18 октября 2004 года Президентом РФ поручено Правительству РФ обеспечить принятие решения о строительстве нефтепроводной системы «Тайшет — Тихий океан» с учетом долгосрочных стратегических интересов РФ.

26 апреля 2006 года на совещании в г. Томске Президент РФ поручил откорректировать проект — перенести трубопровод на участке вблизи озера Байкала за пределы водозаборной зоны, что увеличило протяженность нефтепровода примерно на 400 км.

28 апреля 2006 года сварен первый стык на участке трубопроводной системы «Восточная Сибирь — Тихий океан» на нулевом километре трассы в районе г. Тайшета Иркутской области.

В рамках проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода на участке от головной перекачивающей станции «Тайшет» до перекачивающей станции «Сковородино» пропускной способностью до 30 млн т/год и протяженностью линейной части 2 693,6 км со строительством семи перекачивающих станций и строительством нефтеналивного порта в бухте Козьмина.

Строительство завершено в 2009 году.

Строительство нефтепровода на участке от НПС «Сковородино» до СМНП «Козьмино» (II очередь)

В январе 2010 года началось (сварен первый стык), а в декабре 2012 года закончилось строительство ТС ВСТО-II, которая прошла по территории Амурской и Еврейской автономной областей, Хабаровского и Приморского краев.

В рамках проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода на участке от перекачивающей станции «Сковородино» до нефтепорта «Козьмино» пропускной способностью до 30 млн т/год и протяженностью линейной части 2 046,1 км со строительством восьми перекачивающих станций.

Строительство завершено в 2012 году.

Поэтапное увеличение пропускной способности нефтепровода

- в 2012 году введены в эксплуатацию пять перекачивающих станций, что позволило увеличить пропускную способность нефтепровода на участке от ГНПС «Тайшет» до НПС «Сковородино» до 50 млн т/год;

- в 2013 году выполнена реконструкция НПС-34, что позволило увеличить пропускную способность нефтепровода на участке от НПС «Сковородино» до СМНП «Козьмино» до 34 млн т/год;
- в 2014 году введены в эксплуатацию три перекачивающие станции, что позволило увеличить пропускную способность нефтепровода на участке от ГНПС «Тайшет» до НПС «Сковородино» до 58 млн т/год;
- в 2017 году введены в эксплуатацию четыре перекачивающие станции, что позволило увеличить пропускную способность нефтепровода на участке от ГНПС «Тайшет» до НПС «Сковородино» до 73 млн т/год и на участке от НПС «Сковородино» до СМНП «Козьмино» до 45 млн т/год;
- в 2019 году введено в эксплуатацию шесть перекачивающих станций — нефтепровод выведен на максимальную проектную мощность: на участке от ГНПС «Тайшет» до НПС «Сковородино» — до 80 млн т/год, на участке от НПС «Сковородино» до СМНП «Козьмино» — до 50 млн т/год.

Магистральный нефтепровод Сковородино — Мохэ

В 2017 году введены в эксплуатацию объекты расширения нефтепровода Сковородино – Мохэ, которые обеспечили увеличение пропускной способности нефтепровода до 30 млн тонн нефти в год.

Основание для реализации проекта

- Межправительственное соглашение о сотрудничестве между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией в нефтяной сфере от 21.04.2009;
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики от 22.03.2013 о расширении сотрудничества в сфере торговли сырой нефтью.

Цель реализации проекта

Обеспечение поставок в Китайскую Народную Республику.

О проекте

Строительство нефтепровода

Российский участок нефтепровода начинался с НПС «Сковородино» и заканчивался в русловой части подводного перехода магистрального нефтепровода через Амур на границе двух государств. На российском участке нефтепровода первый стык был сварен в апреле 2009 года — в день завершения строительства линейной части ТС ВСТО-I.

В рамках проекта выполнено строительство магистрального нефтепровода пропускной способностью до 15 млн т/год и протяженностью линейной части 64,4 км.

Строительство завершено в 2010 году.

В августе 2010 года дан старт заполнению нефтью российского участка трубопровода.

Увеличение пропускной способности

В период с 2013 года по 2017 год выполнена реконструкция существующих перекачивающих станций с увеличением резервуарного парка, а также реконструкция ПСП «Джалинда», что позволило увеличить пропускную способность нефтепровода до 30 млн т/год.

Расширение КТК

Нефтепровод Тенгиз — Новороссийск Каспийского Трубопроводного Консорциума (КТК) предназначен для экспортной транспортировки российской и казахстанской нефти через морской терминал КТК.

О проекте

ПАО «Транснефть» является доверительным управляющим находящихся в федеральной собственности 24% акций АО «КТК-Р» и АО «КТК-К» и владельцем 100% акций компании «КТК Компани» (владеет 7% акций АО «КТК-Р» и АО «КТК-К»).

15 декабря 2010 года органами управления КТК принято решение о реализации проекта по увеличению пропускной способности нефтепровода Тенгиз — Новороссийск.

Протяженность трубопроводной системы КТК составляет 1511 км. Пропускная способность системы КТК до реализации проекта по расширению составляла 28,2 млн тонн нефти в год.

В апреле 2014 года завершилось выполнение первой фазы проекта расширения КТК на территории России. В эксплуатацию было запущено модернизированное оборудование нефтеперекачивающих станций (НПС) «Астраханская», «Комсомольская» и «Кропоткинская».

В 2015 году в Ики-Бурульском районе Калмыкии в эксплуатацию введена НПС-3 — первая из вновь построенных станций проекта расширения КТК. Кроме того, на территории Платовского района Ставропольского края была введена в эксплуатацию НПС-4. В сентябре 2015 года были запущены модернизированные станции в Республике Казахстан — «Тенгиз» и «Атырау», а также расширен Резервуарный парк консорциума вблизи Новороссийска до 700 тыс. тонн. Общая пропускная способность нефтепроводной системы консорциума увеличилась до 52 млн тонн нефти в год.

В 2016 году были введены в эксплуатацию НПС-7 в Динском районе Краснодарского края и А-НПС-4 в Казахстане (переименована в НПС «Курмангазы»). Вместимость резервуарного парка морского терминала КТК увеличена до 1 млн тонн.

В мае 2017 года введены в эксплуатацию две новые нефтеперекачивающие станции (А-НПС-4А и А-НПС-5А) в Астраханской области. Запуск этих станций обеспечил дополнительный прирост мощности на каспийском участке нефтепровода КТК (от НПС «Атырау» до НПС «Комсомольская») до 10 млн т нефти в год.

В августе 2017 года введены в эксплуатацию нефтеперекачивающие станции НПС-5 в Ставропольском крае, НПС-8 в Краснодарском крае, а также в октябре 2017 года введена в эксплуатацию станция А-НПС-3А в Казахстане (переименована в НПС «Исатай»).

В апреле 2018 года в эксплуатацию была введена НПС-2 в Черноземельском районе Республики Калмыкия.

В октябре 2018 года состоялась официальная церемония завершения Проекта расширения. Мощность трубопроводной системы КТК достигла 67 млн тонн нефти в год.

В настоящее время КТК реализует Проект устранения узких мест (ПУУМ), который позволит осуществлять прокачку дополнительных объемов сырой нефти (до 72,5 млн тонн в год с территории Республики Казахстан и до 81,5 млн тонн в год по территории Российской Федерации).

Проект «Север»

В 2018 году завершена реализация мероприятий по развитию системы магистральных трубопроводов, обеспечивающих увеличение объема перекачки светлых нефтепродуктов в направлении порта Приморск до 25 млн тонн в год.

Основание для реализации проекта

Энергетическая стратегия России на период до 2030 года, утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.11.2009 №1715-р.

Цель реализации проекта

Увеличение объемов перекачки дизельного топлива в направлении порта Приморск.

О проекте

Сроки реализации: 2013 – 2018 гг.

Увеличение поставок нефтепродуктов в порт Приморск до 15 млн т/год

В рамках проекта выполнено строительство четырёх и реконструкция двадцати перекачивающих станций, а также перевод 804 км магистральных трубопроводов «Ярославль – Кириши – 2» и «Кириши – Приморск» с перекачки нефти на перекачку дизельного

топлива. Первый этап проекта, обеспечивающий увеличение объёма перекачки дизельного топлива до 15 млн т/год, завершён в 2016 году.

Увеличение поставок нефтепродуктов в порт Приморск до 25 млн т/год

В рамках проекта выполнено строительство трёх и реконструкция десяти перекачивающих станций, строительство 52,2 км новых и реконструкция 85,2 км существующих нефтепродуктопроводов, а также перевод 353 магистрального нефтепровода «Горький – Ярославль» под перекачку нефтепродуктов. Второй этап проекта, обеспечивающий увеличение объёма перекачки дизельного топлива до 25 млн т/год, завершён в 2018 году.

Проект «ЮГ»

В 2017 году завершено строительство магистрального нефтепродуктопровода Волгоград — Тихорецк, а также реализация мероприятий по развитию системы магистральных трубопроводов на участке Тихорецк – Новороссийск, обеспечивших возможность поставок дизельного топлива трубопроводным транспортом в порт Новороссийск с нефтеперерабатывающих заводов Российской Федерации в объёме до 6 млн тонн в год.

В 2018 году завершено строительство сливной железнодорожной эстакады на ГПС «Тингута», позволяющей принимать в систему магистральных трубопроводов ПАО «Транснефть» до 2 млн тонн нефтепродуктов ежегодно с дальнейшей их транспортировкой в направлении порта Новороссийск.

Основание для реализации проекта

Энергетическая стратегия России на период до 2030 года, утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.11.2009 № 1715-р.

Цель реализации проекта

Обеспечение поставок дизельного топлива на внутренний рынок Краснодарского края и на экспорт в страны Европы через порт Новороссийск.

О проекте

Сроки реализации: 2013 – 2017 гг.

Увеличение пропускной способности трубопроводов на участке Тихорецк — Новороссийск до 6 млн т/год

В рамках реализации первого этапа выполнено соединение существующих лупингов со строительством 90,0 км линейной части трубопровода, строительство новой и реконструкция существующих перекачивающих станций со строительством и реконструкцией резервуаров.

Реализация первого этапа завершена в 2017 году.

Строительство магистрального нефтепродуктопровода Волгоград — Тихорецк

В рамках реализации второго этапа выполнено строительство трубопровода пропускной способностью до 6 млн т/год и протяженностью 497,7 км, строительство двух перекачивающих станций с резервуарным парком и сливной железнодорожной эстакады.

Основные объекты для обеспечения транспорта нефтепродуктов, объекты эксплуатации и инфраструктуры введены в эксплуатацию в 2017 году - обеспечена возможность приема дизельного топлива производства Волгоградского НПЗ в объёме до 4 млн т ежегодно и его транспортировки по системе магистральных нефтепродуктопроводов в порт Новороссийск.

В 2018 году завершено строительство сливной железнодорожной эстакады на ГПС «Тингута», позволяющей принимать в систему магистральных трубопроводов ежегодно до 2 млн т нефтепродуктов с дальнейшей их транспортировкой в направлении порта Новороссийск.

Реконструкция системы магистральных трубопроводов для увеличения объемов транспортировки нефтепродуктов в Московский регион

В 2018 году завершена реализация мероприятий, обеспечивающих возможность поставки потребителям Московского региона автомобильных бензинов в объеме до 3,1 млн тонн в год и авиационного керосина в объеме до 5,1 млн тонн в год.

Основание для реализации проекта

Генеральная схема развития нефтяной отрасли Российской Федерации до 2020 года, утвержденная приказом Министерства Энергетики Российской Федерации от 06.06.2011 № 212.

Цель реализации проекта

Увеличение объемов транспортировки светлых нефтепродуктов (автобензин, дизельное топливо, авиакеросин) и расширение номенклатуры автомобильных бензинов для потребителей Московского региона.

О проекте

Сроки реализации: 2014 – 2018 гг.

Реконструкция системы магистральных трубопроводов

В рамках проекта выполнено строительство нефтепродуктопровода Шилово-3 — Рязань протяженностью 77,6 км и ГПС «Шилово-3» со сливной железнодорожной эстакадой для обеспечения приема авиационного топлива и дальнейшей перекачки через нефтепродуктоперекачивающую станцию «Коломна» в направлении московского авиационного узла. Для обеспечения приема, хранения и дальнейшей транспортировки нефтепродуктов потребителям московского региона выполнена комплексная реконструкция ЛПДС «Володарская», НС «Нагорная» и НС «Солнечногорская».

В 2018 году достигнута цель реализации проекта — завершены работы и введены в эксплуатацию все основные объекты,

обеспечивающие увеличение объемов транспортировки светлых нефтепродуктов (автобензин, дизельное топливо, авиакеросин) и расширение номенклатуры автомобильных бензинов для потребителей московского региона.

Реализация проекта позволяет ежегодно поставлять дополнительные объёмы автомобильных бензинов до 3,1 млн т, а также до 2,5 млн т авиационного керосина.

Нефтепровод-отвод ТС «ВСТО» — Комсомольский НПЗ

Строительство отвода от магистрального нефтепровода ТС «ВСТО-2» пропускной способностью 8 млн тонн в год, включающего в себя объекты линейной части, нефтеперекачивающие станции с объектами внешнего электроснабжения и связи.

Основание для реализации проекта

Соглашение между ПАО «Транснефть» и ПАО «НК «Роснефть».

Цель реализации проекта

Обеспечение транспортировки нефти на Комсомольский НПЗ.

О проекте

Сроки реализации: 2015 – 2019 гг.

Строительство нефтепровода

В рамках проекта выполнено строительство нефтепровода пропускной способностью до 8 млн т/год и протяженностью линейной части 294,2 км со строительством трех нефтеперекачивающих станций.

Строительство завершено в 2019 году.

Поставка нефти на Комсомольский НПЗ начата в июле 2019 года.

Реконструкция магистральных нефтепроводов для транспортировки нефти на НПЗ Краснодарского края

Обеспечение транспортировки нефти по системе магистральных нефтепроводов ПАО «Транснефть» на нефтеперерабатывающие заводы Краснодарского края (ООО «Афипский НПЗ», ООО «КНГК-ИНПЗ»)

Основание для реализации проекта

Договоры на технологическое подключение Краснодарских НПЗ к системе магистральных трубопроводов ПАО «Транснефть».

Цель реализации проекта

Обеспечение транспортировки нефти по системе магистральных нефтепроводов ПАО «Транснефть» на нефтеперерабатывающие заводы Краснодарского края (Афипский НПЗ, Ильский НПЗ).

О проекте

Сроки реализации: 2013 – 2021 гг.

Строительство нефтепровода

В рамках проекта выполнено строительство нефтепроводов общей протяженностью 60,5 км со строительством нефтеперекачивающей станции.

В 2019 году завершен 1 этап проекта — выполнено технологическое подключение Ильского НПЗ. В 2021 году в рамках 2 этапа проекта выполнено подключение Афипского НПЗ.

Обеспечена технологическая возможность поставки нефти:

- до 3 млн тонн нефти в год на Ильский НПЗ;
- до 6 млн тонн нефти в год на Афипский НПЗ.

История

1863

У истоков инноваций

В 1863 году Д.И. Менделеев, гениальный русский ученый, открывший, в частности, один из фундаментальных законов мироздания — периодический закон химических элементов, — выдвинул идею использовать трубопровод для транспортировки нефти и продуктов ее переработки. Он не только убедительно доказал преимущества этого вида транспорта перед прочими, но и сформулировал принципы его создания.

Идея родилась при посещении промыслов в Баку, где добытую нефть перевозили на перегонные заводы в мешках из цельной шкуры животных и бочках на телегах, запряженных лошадьми, верблюдами или мулами. Это давало работу 10 тысячам возчиков, но транспортировка получалась поистине золотой. Каждый добытый пуд (16 кг) сырья стоил на промыслах 3 копейки, а его перевозка в Бакинский Черный город на расстояние около 10 километров обходилась в 20 копеек.

1878

Трубу видно с Шаболовки

Инновационная по тем временам идея, похоже, носилась в воздухе. Во всяком случае, реализовываться она стала практически одновременно в разных концах планеты. Первый нефтепровод длиной 6 км был сооружен в 1865 году в США. Позднее Д.И. Менделеев писал: «Американцы будто подслушали: и трубы завели, и заводы учредили не подле колодцев, а там, где рынки, и сбыт, и торговые пути».

Осенью 1878 года черное золото пошло по трубе в Российской империи. Так что в 2023 году можно отмечать еще один юбилей, пусть и не круглый, — 145 лет назад заработал первый российский нефтепровод. Не магистральный, а промысловый, но это не умаляет его значения.

Заказчиком стало «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель». Проект нефтепровода длиной 9 км разработал другой наш великий соотечественник — В.Г. Шухов. Мало кто не знает уникальную гиперболоидную Шуховскую радиобашню, возведенную в 1922 году на Шаболовке в Москве, но о том, что знаменитый инженер и архитектор задолго до этого стал отцом первой в мире научной теории и практики проектирования, строительства и эксплуатации трубопроводов, известно далеко не всем.

И хотя пропускная способность нефтепровода Шухова оказалась по нынешним меркам совсем не велика (около 1,3 тыс. тонн в сутки), нефтепромышленники быстро оценили экономичность нового способа транспортировки сырья: перекачка нефти по трубе позволяла снизить расходы до пяти раз. Вложив в это дело 10 тыс. фунтов стерлингов, братья Нобель окупили инвестиции всего за год. Во многом благодаря тому, что охотно принимали нефть для транспортировки и у других промышленников. Не бесплатно, разумеется, а по установленному ими тарифу: пятак за пуд.

1906

Магистральная эра

Эра магистрального трубопроводного транспорта в нашей стране открылась строительством бензопровода Баку — Батуми по проекту инженера Н.Л. Щукина. Крупнейшая по тем временам в мире система протяженностью 882 км, диаметром 204 мм и пропускной способностью 900 тыс. тонн в год была сдана в эксплуатацию летом 1906 года.

До 1914 года в России успели построить еще три магистральных трубопровода (Майкоп — Краснодар, Калужская — Афипская и Махачкала — Грозный). А потом грянула война, стало не до строительства. В 1917 году общая протяженность трубопроводов в стране составляла 1,1 тыс. км. И в течение более 10 последующих лет этот показатель оставался неизменным.

1928

Первые советские

Только в 1928 году в СССР возобновилась прокладка крупных трубопроводных систем: в действие вступил нефтепровод Грозный — Туапсе диаметром 250 мм и протяженностью 618 км. В 1930 году заработала вторая нитка нефтепровода Баку — Батуми протяженностью 832 км и тем же диаметром. Еще через два года завершилось строительство крупного нефтепродуктопровода Армавир — Трудовая. Эта магистраль стала жизненно необходимой для восточных регионов Украины и Дона, где на то время сложилась тяжелейшая ситуация со снабжением бензином и керосином. В 1935 году в эксплуатацию ввели сразу два трубопровода диаметром 300 мм: Грозный — Махачкала (протяженностью 155 км) и Гурьев — Орск (709 км), к тому моменту один из самых мощных в Европе.

В середине 1930-х годов быстро росла добыча нефти на Ишимбайском месторождении в Башкирии. Магистраль Ишимбай — Уфа (протяженностью 166 км и диаметром 300 мм), введенная в строй в 1936 году, обеспечила бесперебойные поставки сырья на Уфимский НПЗ. В предвоенные годы на карте нефтепроводной системы страны появились еще две магистрали: Малгобек — Грозный и Гора — Горская. К 1941 году в СССР эксплуатировалось 4,1 тыс. км магистральных трубопроводов, 70% которых применялись для перекачки сырой нефти.

1941

Для фронта и тыла

Великая Отечественная война, ставшая тяжелым испытанием для экономики нашей страны, прервала развитие нефтяной отрасли. Однако и тогда продолжалось строительство трубопроводов, необходимых для поставок сырья и топлива фронту и тылу. Уже в начале войны было принято решение о строительстве нефтепровода Оха — Софийск диаметром 325 мм. Из 368 км его общей протяженности свыше 9 км пролегали по дну Татарского пролива. После разгрома гитлеровцев под Сталинградом был проложен

керосинопровод Астрахань — Саратов. При его строительстве использовали трубы магистрали Баку — Батуми, эвакуированные с Кавказа в 1942 году. Чтобы ускорить монтаж, в США закупили несколько механизированных газопрессовых установок, и работы на трассе длиной 685 км удалось завершить за рекордные восемь месяцев.

В 1944 году СССР проложил нефтепродуктопровод в Румынии протяженностью 225 км из города Плоешти в порт Рени. По этой магистрали шло снабжение горючим наступающих войск Красной армии. Всего же за годы войны страна построила 1,3 тыс. км магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов.

1945

От Волги до Байкала

Сразу после окончания войны началось интенсивное развитие нефтедобычи между Волгой и Уралом. Стало ясно, что железнодорожный транспорт перестает справляться с постоянно растущими объемами транспортировки сырья, и в 1947 году завершилась прокладка магистрального нефтепровода Туймазы — Уфа. А в 1949 году с Туймазинских нефтепромыслов была протянута еще одна магистраль — до Бугуруслана.

В конце 1940-х годов нефтепроводы небольшой протяженности строились на севере (в районе Ухты), в Саратовской и Куйбышевской областях и в Туркмении. Всего за первую послевоенную пятилетку было сооружено 1,4 тыс. км магистральных трубопроводов, а их общая протяженность в стране составила на то время 5,4 тыс. км.

С 1951 по 1955 год в эксплуатацию было введено столько же по протяженности нефтепроводов, сколько их построили за предыдущие семь десятилетий. Новые промыслы в Башкирии и Татарии связали со всей страной магистрали Туймазы — Уфа, Шкапово — Ишимбай, Миннибаево — Ромашкино — Бавлы, Ромашкино — Клявлино, Альметьевск — Ромашкино — Куйбышев, Бугуруслан — Куйбышев, Куйбышев — Саратов, Покровское — Сызрань, Софийск — Комсомольск-на-Амуре. Особняком в этом ряду стоял Озек — Суат —

Грозный — первый советский трубопровод, предназначенный для перекачки высоковязкой нефти с подогревом.

К середине 1950-х годов общая протяженность отечественных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов составила почти 12 тыс. км.

В конце 1950-х — начале 1960-х годов началось строительство крупнейших транссибирских магистралей. Нефтепровод Туймазы — Иркутск прокладывали последовательно тремя участками: Туймазы — Омск, Омск — Новосибирск и Новосибирск — Иркутск. Первые два были введены в эксплуатацию в 1959 году. Магистраль Туймазы — Иркутск отличалась не только своей протяженностью (почти 3,7 тыс. км), но и тем, что бо́льшая часть трассы проходила по болотам.

1959

Испытание «Дружбой»

В 1959 году на сессии Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) было принято историческое решение о строительстве трансъевропейского нефтепровода «Дружба». Его сооружение должно было продемонстрировать плоды экономической интеграции социалистических стран: в ГДР изготавливали узлы для насосных станций, в Чехословакии — запорную арматуру, в Венгрии — средства автоматики, в Польше — трубы. Вопреки обычной практике строительство «Дружбы» началось 10 декабря 1960 года с конечных участков. Главная причина была геополитической: таким образом СССР демонстрировал серьезность своих намерений обеспечить соцстраны достаточным количеством углеводородного сырья.

В 1962 году в отношении СССР рядом западных стран были введены санкции, предусматривающие в том числе эмбарго на поставку труб большого диаметра для строительства магистральных трубопроводов. Однако уже в марте 1963 года с конвейера Челябинского трубопрокатного завода сошла первая партия аналогичных труб отечественного производства. На одной из них появилась памятная надпись — «Труба тебе, Аденауэр!!!», адресованная тогдашнему канцлеру ФРГ. Фотография рабочих

ЧТПЗ на фоне этой трубы облетела мировую прессу и вошла в историю трубопроводного транспорта. А сами трубы впоследствии использовались в строительстве «Дружбы».

К середине 1964 года основные объекты системы были сданы в эксплуатацию, а 15 октября состоялась официальная церемония ввода магистрали в строй. Нефтепровод диаметром до 1020 мм шел по территории России от Самары до Брянской области. Там от него отходило ответвление в Вентспилс (Унеча — Полоцк — Мажейкяй — Вентспилс) диаметром до 800 мм, а основная труба из Брянска шла на запад в Белоруссию, где магистраль разделялась на две ветки. Северная шла через Польшу в Германию, южная — через Украину в Чехословакию и Венгрию.

Через пять лет благодаря значительному экономическому росту в странах СЭВ встал вопрос об увеличении экспортных возможностей СССР. Тогда стало очевидно, что имевшийся в наличии нефтепровод такого увеличения обеспечить не может, и к 1974 году по тем же трассам была проложена трубопроводная система «Дружба-2» диаметром до 1220 мм. Тем самым экспортные возможности страны были увеличены более чем в два раза.

1960

Прирастать Сибирью

В середине 1960-х годов началась разработка крупных месторождений Западной Сибири. Только в 1965 году там было получено около 1 млн тонн нефти. Однако места добычи от ближайших железнодорожных станций отделяли сотни километров. Везти нефть по рекам тоже было весьма проблематично: навигация по Оби и Иртышу длится менее шести месяцев в году. Решать острейшую транспортную проблему предстояло трубопроводчикам.

И уже в конце 1965 года было завершено строительство первого сибирского нефтепровода Шаим — Тюмень протяженностью 410 км. В 1967 году в эксплуатацию была пущена магистраль Усть-Балык — Омск (950 км), при ее прокладке широко использовалась транспортная авиация. Построенный в те же годы нефтепровод Нижневартовск —

Усть-Балык хотя и был не таким протяженным (250 км), имел множество участков, проходивших по болотистой или сильно пересеченной местности. К началу следующего десятилетия три сибирских нефтепровода обеспечивали перекачку 30 млн тонн сырья в год.

1970

Рекорды на фоне застоя

К 1970-м годам по 37,4 тыс. км магистралей ежегодно перекачивалось без малого 306 млн тонн углеводородного сырья. Система, соединившая главные пункты добычи и переработки нефти, нуждалась в оперативном управлении. Необходимо было быстро реагировать на колебания спроса, оперировать потоками при авариях и профилактических ремонтах. Поэтому в 1970 году правительство приняло решение о создании Главного управления по транспортированию и поставкам нефти (Главтранснефть), которому было поручено обеспечить прием сырья от нефтепромыслов и доставку его отечественным и зарубежным потребителям.

За девятую пятилетку (1971 — 1975 годы) в СССР было проложено рекордное по протяженности количество магистральных трубопроводов — почти 19,2 тыс. км. Самым крупным из них стал нефтепровод Усть-Балык — Уфа — Курган — Альметьевск. По нормативам его должны были строить четыре года, а фактически соорудили за 18 месяцев — таких темпов мировая практика еще не знала. Тюменская нефть получила выход в европейскую часть страны и на экспорт через порт Новороссийск, куда черное золото поступало по построенному в те же годы нефтепроводу Куйбышев — Тихорецкая — Новороссийск.

В 1973 году, когда Западная Сибирь вышла на первое место в СССР по объемам добычи нефти, завершилось строительство нефтепровода Александровское — Анжеро-Судженск диаметром 1220 мм и протяженностью 817 км. От «Анжерки» перекачка сырья пошла в двух направлениях: на восток и на запад. В 1975 году нефтепровод Уса —

Ухта получил продолжение до Ярославля и Москвы. Через год были запущены еще две магистрали: Нижневартовск — Курган — Куйбышев и Холмогоры — Сургут.

Между тем добыча в Западной Сибири продолжала бурно расти: со 148 млн тонн жидких углеводородов в 1976 году до 312 млн тонн в 1980-м. На рубеже десятилетий появился так называемый северный коридор транспортировки западносибирской нефти: нефтепровод Сургут — Полоцк протяженностью 3,2 тыс. км. На нем были построены 32 НПС, выполнены почти 1,5 тыс. переходов через естественные и искусственные препятствия, трасса преодолевала около 400 км болот.

1987

Ветер перестройки

К 1987 году в стране было построено 94 тыс. км магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов. В 1988 году, несмотря на то, что СССР уже испытывал очевидные экономические трудности, в эксплуатацию были введены нефтепроводы Краснотуркменск — Конда, Уренгой — Холмогоры, Чимкент — Чарджоу, в 1990 году — нефтепровод Тенгиз — Гурьев — Астрахань — Грозный. Однако это выглядело скорее как исключение из правил. С 1985 по 1990 год в основном достраивали уже сооруженное в предыдущую пятилетку, прежде всего насосные станции. Строительство новых магистралей к исходу десятилетия было приостановлено.

В это время Главтранснефть включала в себя 17 управлений магистральными нефтепроводами, 572 нефтеперекачивающие станции, 265 аварийно-восстановительных пунктов, три специализированных управления по предупреждению и ликвидации аварий, два аварийных поезда. В состав главка входили специализированный трест по диагностике и восстановлению подводных переходов («Подводтрубопровод»), Управление производственной связи, проектный институт «Гипротрубопровод».

Ежегодно Главтранснефть обеспечивала перекачку и поставку всей добываемой в СССР нефти (средняя дальность перекачки – 2,3 тыс. км),

реконструировала свыше 1 тыс. км магистральных трубопроводов. Общая численность работающих в системе составляла 61 тыс. человек.

1993

Эпоха возрождения

Когда СССР исчез с политической карты мира, 15 новых государств разделили между собой общее имущество, в том числе и нефтепроводы. Единая система осталась только в России. Это 48 тыс. км магистралей, 404 насосные станции, резервуарный парк вместимостью 13,2 млн куб. И пока некоторые постсоветские страны стали не без выгоды для себя осваивать роль транзитеров российского сырья, в самой Российской Федерации началась полная реорганизация нефтяной промышленности.

Прекратило свою деятельность профильное министерство, а вместе с ним была ликвидирована и Главтранснефть. Чтобы сохранить единство управления, 16 нефтепроводных предприятий основали компанию «Транснефть», а на базе бывшего аппарата главка — ее исполнительную дирекцию. Лишь производственное объединение магистральных нефтепроводов Западной и Северо-Западной Сибири, ранее входившее в структуру Главтраснефти, в течение года функционировало как самостоятельное предприятие «Сибнефтепровод».

Днем рождения открытого акционерного общества «Акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть» стало 14 августа 1993 года, когда было принято постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации об учреждении компании. Это событие, по сути, зафиксировало тот факт, что новые экономические отношения в стране окончательно изменили роль отечественного магистрального нефтепроводного транспорта. Система уже не была посредником между добывающими и перерабатывающими предприятиями, она стала полностью самостоятельной отраслью и одновременно крупнейшей в мире компанией по транспорту нефти.

В 1990-е годы уровень добычи нефти в России упал, поэтому речи о строительстве новых магистральных нефтепроводов не велось. Главной задачей отрасли было сохранить и поддерживать в рабочем состоянии уже построенное, обеспечивая готовность к новому этапу роста и развития. Объемы добываемого в стране углеводородного сырья вновь начали увеличиваться с 1999 года, тогда же мощный импульс к развитию получило и ОАО «АК «Транснефть».

2000

Динамичные нулевые

Весной 2000 года в эксплуатацию был введен 312-километровый нефтепровод в обход территории Чеченской Республики. Это повысило надежность транзита азербайджанской нефти через РФ по маршруту Баку — Тихорецк — Новороссийск. Одновременно к этой магистрали был проложен трубопровод от нефтебазы в Махачкале: в Дагестане появилась возможность принимать казахстанские и туркменские танкеры и далее отправлять сырье в морской терминал Новороссийска. Летом 2001 года ОАО «АК «Транснефть» завершило строительство 259-километрового нефтепровода Суходольная — Родионовская. Этот маршрут позволил обеспечить транспортировку черного золота в Новороссийск без транзита по территории Украины.

Тем временем транзитные государства пытались диктовать свои условия транспортировки. Это отчетливо проявлялось на Балтике, где после распада СССР нефтяные терминалы стали для России иностранными: латвийский Вентспилс, литовский Бутинге. Чтобы противостоять диктату транзитеров, в 2001 году была создана Балтийская трубопроводная система (БТС). Она открыла прямой путь на экспорт через порт Приморскнефти Тимано-Печерского региона, Западной Сибири и Урало-Поволжья. Проектная мощность первой очереди БТС составила 12 млн тонн в год. Летом 2003 года производительность Балтийской системы увеличилась в полтора раза и достигла 18 млн тонн нефти в год, а к концу года она была доведена до 30 млн тонн. Еще через год пропускная способность БТС вышла на уровень 50 млн тонн, а в конце 2006 года на экспорт уже могло отгружаться 74 млн тонн нефти в год.

В середине нулевых произошел интенсивный рост добычи в северной части Тимано-Печерской нефтегазоносной провинции. Понадобилось увеличить пропускную способность магистрального нефтепровода Уса — Ухта до 23 млн тонн нефти в год. В рекордные сроки были построены две НПС («Таежная» и «Печора»), а также пункт подогрева нефти на НПС «Чикшино». Масштабная реконструкция была проведена на головной НПС «Уса».

Тогда же, незадолго до начала строительства трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан (ТС ВСТО), была расширена пропускная способность транссибирских магистральных нефтепроводов.

2006

Курс на восток

2006 год вошел в историю трубопроводного транспорта нефти началом сооружения первой очереди ТС ВСТО. Это крупнейший строительный проект в современной России, позволяющий выйти на растущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Весной того года в районе города Тайшета были сварены первые трубы. «Это не просто труба: это и мосты, и железные и шоссейные дороги, системы связи, коммуникации. И все выполнено на самом современном технологическом уровне, — подчеркнул через три года возглавлявший тогда правительство России Владимир Путин, лично запустивший в эксплуатацию объекты первой очереди. — Строители ВСТО работали в очень тяжелых условиях: в непроходимой тайге, без всякой инфраструктуры, без электроснабжения. И теперь все это создано».

Одновременно со строительством, а потом и с расширением ВСТО, в январе 2010 года началось, а в декабре 2012-го закончилось сооружение ТС ВСТО-2, 2045 км которой прошли по территории Амурской и Еврейской автономной областей, Хабаровского и Приморского краев.

2012

Время новых возможностей

Одновременно компания продолжала развивать и диверсифицировать мощности на западном направлении. В июне 2009 года стартовало сооружение второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2), а уже в марте 2012-го, с опережением на девять месяцев, в Усть-Луге был запущен новый нефтеналивной комплекс и из порта вышел первый танкер с нефтью, которая поступила по БТС-2. Приморск и Усть-Луга на Балтике, нефтеналивной порт на побережье Японского моря в Находке свели на нет практически все риски, связанные с транзитом российской нефти через сопредельные страны.

В конце 2011 года был введен в эксплуатацию нефтепровод Пурпе — Саянск (протяженность — 429 км, мощность — 25 млн тонн в год). Магистраль не только позволила принимать всю нефть с крупного Ванкорского месторождения, но и стала связующим звеном между западной и восточной частями отечественной системы трубопроводного транспорта нефти.

Трасса стала частью единого проекта с беспрецедентным нефтепроводом Заполярье — Пурпе (мощность — до 45 млн. тонн нефти в год, протяженность — 485 км), введенного в эксплуатацию в 2017 году.

В 2012 году начались работы в рамках строительства магистрального нефтепровода Куюмба — Тайшет, трасса которого должна была пройти в основном по территории Красноярского края. Строительство нефтепровода позволило приступить к промышленной эксплуатации Юрубчено-Тохомского и Куюмбинского нефтегазовых месторождений.

В 2016 году в рамках реализации проекта завершено строительство магистрального нефтепровода пропускной способностью 8,6 млн тонн в год (с возможностью увеличения до 15 млн тонн в год), включающего в себя объекты линейной части, строительство новых и расширение существующих нефтеперекачивающих станций с резервуарным

парком, объекты внешнего электроснабжения, объекты эксплуатации и инфраструктуры.

2018

Глобальная модернизация

В рамках проекта «Север» Компанией реализована возможность транспортировки дизельного топлива в направлении порта Приморск по магистральным трубопроводам в объёме до 25 млн тонн в год.

Первый этап проекта, обеспечивающий увеличение объёма транспортировки дизельного топлива до 15 млн тонн в год, завершён в 2016 году. В рамках расширения выполнено строительство и реконструкция перекачивающих станций, а также перевод магистральных трубопроводов Ярославль — Кириши — 2 и Кириши — Приморск с транспортировки нефти на транспортировку дизельного топлива.

В 2018 году завершён второй этап реализации проекта «Север» с увеличением объёма транспортировки дизельного топлива с 15 до 25 млн тонн в год. В рамках расширения выполнено строительство новых и реконструкция существующих нефтепродуктопроводов, перекачивающих станций, а также перевод магистрального нефтепровода Горький — Ярославль под перекачку нефтепродуктов.

В 2017 году завершена реализация первого этапа проекта «Юг».

Работы по реконструкции магистральных трубопроводов на участке Тихорецк — Новороссийск проводились для увеличения пропускной способности до 6 млн тонн в год. В рамках реализации первого этапа выполнено соединение существующих лупингов со строительством 90 км линейной части трубопровода, строительство новой и реконструкция существующих перекачивающих станций, строительство и реконструкция резервуаров общей ёмкостью 70 тыс. м³.

В рамках второго этапа осуществлялось строительство магистрального нефтепродуктопровода на участке Волгоград — Тихорецк пропускной способностью до 6 млн тонн в год. В рамках

реализации второго этапа выполнено строительство трубопровода протяженностью 495 км, строительство новых перекачивающих станций с объемом резервуарного парка общей емкостью 80 тыс. м³ и сливной железнодорожной эстакады.

Основные объекты для обеспечения транспорта нефтепродуктов, объекты эксплуатации и инфраструктуры введены в эксплуатацию в 2017 году — обеспечена возможность приема дизельного топлива производства Волгоградского НПЗ в объёме до 4 млн тонн ежегодно и его транспортировки по системе магистральных нефтепродуктопроводов в порт Новороссийск.

В 2018 году завершено строительство сливной железнодорожной эстакады на ГПС «Тингута», позволяющей принимать в систему магистральных трубопроводов ПАО «Транснефть» до 2 млн тонн нефтепродуктов ежегодно с дальнейшей их транспортировкой в направлении порта Новороссийск.

2019

На полную мощность

В рамках поэтапного увеличения пропускной способности ВСТО выполнено строительство новых и проведена реконструкция действующих перекачивающих станций.

В 2019 году ТС ВСТО на участке от головной перекачивающей станции «Тайшет» до перекачивающей станции «Сковородино» выведена на максимальную проектную мощность 80 млн тонн в год, а на участке от перекачивающей станции Сковородино до порта Козьмино на максимальную проектную мощность 50 млн тонн в год.

2022

Фундамент энергетической безопасности страны

Основные приоритеты ПАО «Транснефть» на ближайшие годы — это инновационное развитие производственной деятельности и повышение уровня надежности, промышленной и экологической

безопасности, энергоэффективности системы магистральных трубопроводов.

Важнейшими направлениями развития определены цифровизация и импортозамещение. Компания переходит на использование отечественного программного обеспечения и аппаратных средств во всех сферах деятельности. Особенное внимание уделяется системам цифрового диспетчерского управления и мониторинга инфраструктуры, информационной безопасности, киберзащиты.

Факты

Самая восточная точка системы

НПС № 3 «Амурская», расположенная недалеко от Амурска, является самой восточной точкой «Транснефти», согласно географическим координатам. НПС № 3 «Амурская» входит в структуру ООО «Транснефть – Дальний Восток». Станцию возвели во время строительства нефтепровода-отвода от ВСТО на Комсомольский нефтеперерабатывающий завод.

Некоторые ошибочно полагают, что самой восточной точкой географии трубопроводов «Транснефти» является порт Козьмино. Однако нефтепорт, согласно географическим координатам, — одна из самых южных точек системы наряду с НПС «Самур», расположенной в Дагестане.

Самое крупное общество системы

АО «Транснефть – Сибирь» — самое крупное дочернее общество в системе «Транснефти». Производственные объекты предприятия располагаются в семи субъектах РФ: Тюменской, Свердловской, Томской, Омской и Курганской областях, а также в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах.

АО «Транснефть – Сибирь» обслуживает 27 магистральных нефтепроводов и 1 нефтепродуктопровод общей протяженностью 9,3 тыс. км. АО «Транснефть – Сибирь» эксплуатирует 85

нефтеперекачивающих станций и 1 нефтепродуктоперекачивающую станцию. Резервуарный парк состоит из 208 резервуаров общим объемом 3,7 млн м³.

Диаметр труб «Транснефти»

В системе «Транснефти» используется множество трубопроводов самого разного диаметра, чаще всего от 530 до 1220 мм.

Впервые труба с большим диаметром 1220 мм была задействована в 1972 году на магистральном нефтепроводе Александровское — Анжеро-Судженск. А самая маленькая труба диаметром 219 мм впервые была использована в 1971 году на нефтепродуктопроводе Красный Бор — Пулково на участке с 0-го по 19-й км.

Самый протяженный нефтепровод

Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО) считается самым протяженным в мире нефтепроводом, входящим в одну трубопроводную систему. Расстояние от его начальной точки (ГНПС № 1 «Тайшет») до конечной (пункт приема нефти в порту Козьмино) превышает 4700 км.

ВСТО опережает занесенный в Книгу рекордов Гиннеса нефтепровод Эдмонтон — Чикаго — Монреаль протяженностью 3787 км. ВСТО служит для транспортировки нефти из Восточной Сибири на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Крупнейшие подводные переходы

Протяженность крупнейшего подводного перехода магистрального нефтепродуктопровода Альметьевск – Нижний Новгород через реку Каму достигает 5,6 км. Магистральный нефтепродуктопровод расположен в Республике Татарстан и находится в зоне ответственности Ромашкинского районного нефтепроводного управления АО «Транснефть – Прикамье». Он обеспечивает поставку дизельного топлива от нефтеперерабатывающих заводов республик Башкортостан и Татарстан конечному потребителю в центральной части России и на экспорт.

Количество НПС

В общей сложности в системе «Транснефти» более 500 нефтеперекачивающих станций (НПС). НПС устанавливаются с интервалом в 70 – 150 км в зависимости от рельефа трассы. Нефть по трубопроводам движется под воздействием разницы в давлении.

Средняя скорость движения сырья в магистральном трубопроводе 10 – 12 км/ч, а среднее расстояние, которое нефть проходит от отправителя к получателю, — 3 тыс. км. В резервуарах «Транснефти» одновременно может храниться более 24 млн м³ нефти и нефтепродуктов.

Старейшая организация системы

Старейшей организацией системы «Транснефть» считается АО «Транснефть – Урал». В этом году обществу исполнилось 75 лет. Началом истории АО «Транснефть – Урал» считается 3 сентября 1947 года. Тогда нефть из Туймазинского месторождения впервые поступила на переработку в Уфу по нефтепроводу Туймазы — Уфа.

Сегодня АО «Транснефть – Урал» — это еще и одно из наиболее крупных организаций системы «Транснефть». Общество эксплуатирует 8,2 тысячи километров нефтепроводов и нефтепродуктопроводов. На его территории находится около 180 резервуаров общим объемом 1,825 млн кубометров.

Численность сотрудников

«Транснефть» присутствует в большинстве регионов России. География компании охватывает все федеральные округа Российской Федерации, а также малоосвоенные территории. Общая численность работников всех организаций системы «Транснефть» составляет более 125 тысяч человек.

Наибольшее число работников в Приволжском федеральном округе, а наименьшее — в Северо-Кавказском федеральном округе. Во

всех регионах присутствия компания «Транснефть» ведет активную благотворительную и волонтерскую деятельность.

Протяженность трубопроводов

ПАО «Транснефть» занимает первое место в мире по протяженности магистральных нефтепроводов. Более 67 000 км — совокупная длина всех трубопроводов компании.

Дата учреждения ПАО «Транснефть»

Днём рождения компании «Транснефть» стало 14 августа 1993 года. В этот день вступило в силу постановление Совета Министров — Правительства РФ № 810. Сеть магистральных нефтепроводов эксплуатировали 12 региональных предприятий — акционерные общества магистральных нефтепроводов.

Органами управления Компании являются Собрание акционеров, Совет директоров, Президент компании и Правление. На момент образования акционерная компания эксплуатировала 49,6 тыс. км магистральных нефтепроводов, сегодня — более 67 тыс. км.