

УДК 658 (091)(571.122)

*Попок В. А.**Popok V. A.*

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРЕСТА «СУРГУТГАЗСТРОЙ»

TECHNICAL SUPPORT OF THE ENTERPRISES OF THE “SURGUTGAZSTROY” TRUST

В статье рассматривается процесс формирования технического обеспечения строительного треста «Сургутгазстрой» в 1965–1992 гг., выявляются проблемы в данной области. Делается вывод о том, что основным фактором сбоев в работе предприятий треста являлось несвоевременные поставки необходимого оборудования и запасных частей.

The article describes the process of technical support formation of the construction trust “Surgutgazstroy” in 1965–1992. The issues are highlighted. The conclusion that the main factor in the failure of the trust enterprises was the misplaced delivery of the necessary equipment and spare parts is made.

Ключевые слова: материальное обеспечение промышленности Сургута, управление материально-техническим снабжением, история становления предприятий нефтегазового комплекса, история промышленного строительства.

Keywords: supply support for the Surgut industry, inventory management, formation history of oil and gas complex, history of industrial construction.

Освоение Западной Сибири началось стихийно и быстрыми темпами при отсутствии в регионе предприятий строительного комплекса и развитой транспортной инфраструктуры, в результате чего перед строительными организациями остро встал вопрос материально-технического обеспечения [1, с. 90]. Серьезной проблемой при его решении стала удаленность осваиваемого региона, поэтому все поставки в Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО) осуществлялись через ближайшее связующее звено – Тюмень. Обустройство «нефтегазовой целины» требовало значительного объема строительных материалов, техники и оборудования. Мощностей советских заводов было не хватало, поэтому часть техники и оборудования закупалась за рубежом [2, с. 296].

Анализ доступных материалов позволил выделить несколько основных проблем треста «Сургутгазстрой», связанных с техникой:

- острая нехватка техники, строительного оборудования и его неграмотная эксплуатация;
- отсутствие ремонтной базы, дефицит запасных частей, деталей и инструмента к ним;
- отсутствие постоянной и в необходимом количестве электроэнергии.

Рассмотрим каждую из выделенных проблем по отдельности и проследим последовательность решения их руководством треста на каждом этапе его деятельности.

Технику и оборудование для строительных организаций треста «Сургутгазстрой» в регион доставляли всеми доступными методами. Первый транспорт прибыл вслед за людьми по зимнику [3, с. 141]. В апреле 1966 г. завезли самолетами автокран, бульдозер и экскаватор. Таким образом, часть техники на начальном этапе была завезена, но необходимый автопарк укомплектовать не удалось. Для решения этой проблемы все автотранспортные хозяйства, принадлежащие Главтюменнефтегазстрою и располагающиеся на территории поселка Сургут, перешли в подчинение «Сургутгазстрою»

[4, с. 394]. Помощь оказывали и субподрядные организации, предоставляя управлениям треста автокраны, тягачи и землеройные машины.

Проблема недостаточного количества автотранспорта (в понятие автотранспорт нами включены легковые и грузовые машины, спецтехника и спецтранспорт) и оборудования ярко прослеживалась, начиная с первых дней деятельности треста. К началу деятельности в трест были доставлены: стационарные дизельные электростанции «Шкода» – 4 шт., передвижные электростанции всех марок – 57 шт., электросварочные агрегаты – 29 шт., электросварочные трансформаторы – 9 шт., строительные краны «Пионер» – 11 шт., строительные краны «Москвич» – 9 шт., подъемники – 9 шт., ленточные транспортеры – 6 шт., бетономешалки всех марок – 19 шт., растворомешалки всех марок – 41 шт., компрессоры передвижные ДК-9, ЭИФ-55 – 7 шт., станки токарно-винторезные ЛИ-95 – 3 шт., станок токарно-винторезный ЛА-95 – 1 шт., станок вертикально-сверлильный 2А-150 – 1 шт., механические отрезные станки 812-А – 2 шт., прочее металлообрабатывающее оборудование – 17 шт., деревообрабатывающее оборудование – 55 шт., парообразователи – 4 шт., трансформаторы ТМОА-50 – 8 шт., насосы центробежные – 22 шт. [5, д. 3, л. 220]. Часть техники Главтюменнефтегазстрой не мог предоставить в необходимом количестве на протяжении всего начального этапа: автокраны, краны на гусеничном ходу, краны К-161, башенные краны, бульдозеры и трубоукладчики. В результате «Сургутгазстрой» эксплуатировал имеющееся оборудование в две полные смены [5, д. 12, л. 108].

В самом начале деятельности треста многие заводы Союза присылали посильную помощь первопроходцам, осваивающим такой непростой регион. Так, в мае 1966 г. автомобилестроители Уральского автозавода прислали сибирским нефтяникам, чьим мужеством они восхищались, 5 вездеходов модели «Урал-375». Следует отметить, что собирали эти автомобили в нерабочее время [4, с. 31]. Из Тюмени везли счетные машины; изоляционные машины доставлялись с завода «Центролит» г. Гомель [5, д. 47, л. 217]; высококачественные преобразователи, насосы МВН-15 и РЗ-3, а так же обдувочные аппараты, электромайзеры, бетономешалки, насосы для котельных и форсунки ГМГ – из Тюмени, Сызрани, Ярославля и Таллина [5, д. 48, л. 71]; оборудование для водопонижения из Киева и Харькова [5, д. 92, л. 139]; пилорамы – из г. Урай [5, д. 91, л. 6]; трубы – из Бийска [5, д. 91, л. 137]; кровельные установки привозили из Полтавского завода строительных машин [5, д. 230, л. 115].

Таким образом, в конце 1968 г. на строительных площадках «Сургутгазстрой» было сосредоточено более сотни механизмов [6, с. 90]. С 1969 г. за подразделениями треста были закреплены спецавтомобили для перевозки людей к месту работы и обратно. Эти машины были оборудованы специальными тентами и будками, и за их выходом на линию был установлен жесткий контроль [5, д. 25, л. 99].

Следует отметить, что в 1966 г. трест «Сургутгазстрой» вопросами материально-технического снабжения не занимался. Это важное направление деятельности было отдано на откуп СУ-9, которое заведовало обеспечением необходимой техникой всех строительных управлений на протяжении первого года существования треста, а с 1967 г. снабжение было передано в ведомство автобазы №4. Закупки производились за счет фондов выделенных КМТС треста и УМТС «Главтюменнефтегазстрой» [5, д. 4, л. 223]. Оборудование, техника и запасные части к ним централизованно доставлялись на погрузочно-разгрузочный участок, в который по мере необходимости каждое строительное управление отправляло заявки с требованием [5, д. 2, л. 27].

Посильную помощь оказывали предприятия других ведомств. Так, в 1968 г. автобаза № 4 дополнительно предоставила строительным подразделениям треста 21 автомобиль: 10 бортовых, 6 самосвалов, 3 лесовоза, 1 бульдозер и 1 тягач. Впрочем, для обеспечения нормальной работы тресту требовалось как минимум еще 18 бортовых автомобилей, 8 самосвалов, 4 панелевоза, 4 лесовоза, 2 бульдозера, 4 автокрана, 2 трубоукладчика и 2 трактора-тягача [5, д. 6, л. 227].

Ввиду хронической нехватки автотранспорта трест был заинтересован в максимальном использовании каждой единицы в производстве, однако ввиду ряда причин добиться этого в полной мере не удалось [7, с. 116]. Об этом свидетельствует проведенная нормативной исследовательской станцией в 1967 г. фотография времени использования пяти автомашин средней грузоподъемностью 8 тонн, занятых на одном погрузочно-разгрузочном участке. Результаты наблюдений показали, что в течение рабочей смены пять автомашин, разовая грузоподъемность которых достигала 40 тонн, фактически перевезли 69,3 тонны различного груза при средней продолжительности маршрута 6 км, тогда как по нормам полагалось перевезти не менее 200 тонн. Таким образом, эффективное использование автотранспорта составило всего 34,6 %.

Не меньше проблем создавала принятая система учета обеспечения автотранспортом и механизмами подразделений треста, осуществлявшаяся крайне неудовлетворительно. Сведения представлялись либо разными лицами, без подписей начальников участков, либо не регулярно, либо с большим опозданием, либо вообще не предоставлялись. Проверкой было отмечено искажение предоставляемых данных против действительных результатов. Такая безответственность приводила к путанице и неразберихе фактического состояния дел, что затрудняло контроль над качеством выделенных средств механизации и автотранспорта.

В 1968 г. в подразделениях треста была установлена новая система: все механизмы были распределены по строительным управлениям, для каждого строительного управления было определено место явки автотранспорта, и все сведения регулярно подавались в диспетчерскую службу треста. Также была введена ежедневная регистрация транспорта перед началом рабочего дня и сдача путевых листов по окончании смены. Такая система позволила упорядочить рабочие моменты, касающиеся использования техники, однако всех проблем не решила. На протяжении первого этапа отмечались массовые приписки рабочих часов работниками треста и использование машин не по назначению, что искажало реальную рабочую обстановку [5, д. 17, л. 166].

Руководители строительных управлений на протяжении всего начального этапа не уделяли необходимого внимания контролю над поставками и комплектацией оборудования, поставляемого заказчикам объектов промышленного и коммунального строительства. Некоторое монтажное оборудование доставлялось не в полном сборе необходимых конструкций, а так же имелись случаи поломок и деформаций сборных деталей и конструкций. Нужно отметить, что оборудование на причалах хранилось в хаотичном, разукomплектованном состоянии, поскольку комплектация его не была централизована и пущена на самотек [5, д. 2, л. 32]. Монтажникам, перед установкой и сборкой узлов металлических конструкций объектов, приходилось тратить много времени на поиски необходимых деталей, исправление изогнутых или переделке поломанных или нестандартных конструкций. Отсутствие необходимых сборных конструкций влекло за собой замены другими видами проката, а отсутствие таковых приводило к замораживанию таких объектов, как, например, цех железобетона, главный корпус геофизики, ремонтно-машинную мастерскую, холодильники и овощехранилища и других в 1966 г. [5, д. 2, л. 31]. И, если учесть еще недостаточный опыт производства монтажных работ ИТР и рабочих, то естественно, что производство монтажных работ на начальном этапе в строительных управлениях находилось не на должной высоте.

Оборудование, доставленное в регион, складировалось и отпускалось из отдела материально-технического снабжения треста (ОМТС) треста. Проверкой был выявлен отпуск оборудования, электроприборов, электроинструментов и специального инвентаря со складов без разрешения отдела главного механика треста (ОГМ), что приводило к бесконтрольности расходов и нарушало порядок их учета. Так, например, без визы ОГМ треста в 1967 г. летом были отпущены со складов тросы 12,5 мм, дисковые пилы и стропы для причала, предназначенные для других целей. А проводов А-25, кабеля МКПВ и

проводов АПР отписано СУ-8 сверх требуемого изначально, что повлекло перерасход. Кроме того, по вине отдела материально-технического снабжения, оборудование, электроинструмент и запорная арматура, прибывшие от поставщиков в течение двух месяцев не были оприходованы, ими были забиты складские помещения, предназначенные для хранения материалов другого назначения, которые соответственно бы могли быть приняты на хранение [5, д. 7, л. 159].

Отсутствие необходимого количества материалов на складах становилось причиной простоев в работе предприятий треста. Так, нехватка например кислорода, сварочных аппаратов и инвентаря к ним серьезно влияли на качество сварочных работ. Отсутствие необходимых марок электродов в необходимом количестве, повлекло за собой применение случайно раздобытых электродов более низкого качества, что поставило под угрозу снижения качества работы сварных узлов строительно-монтажных конструкций [5, д. 2, л. 40]. Помимо этого не было доставлено достаточное количество горюче-смазочных материалов, по этой причине строительные организации и автобаза на начальном этапе часто оставались без ГСМ до начала навигации и вынуждены были где-то изыскивать их, что было очень сложно и дорогостояще в условиях Крайнего Севера [5, д. 4, л. 367].

Недостаточный контроль над своевременностью поставки заказчиками оборудования приводил к длительным задержкам при выполнении монтажных работ и срыву ввода строящихся объектов в эксплуатацию в установленные сроки [8, с. 56]. Управлениями не проверялось наличие у заказчика нарядов на поставку основного оборудования, в процессе строительства объектов трест и стройуправления не имели точных сведений о ходе комплектации, о наличии, качестве и комплектности поставленного оборудования. Порой оборудование заказчиком вывозилось в разукomплектованном, неисправном состоянии, не соответствующем спецификациям проекта, не обеспечивалась его сохранность во время монтажа. Так, до 1971 г. СУ-9 не имело полного комплекта оборудования для прачечной, построенной с 1969 г. А больничный комплекс, построенный СУ-8 в 1968 г., до 1972 г. не имел ремонтно-механической мастерской (РММ), кислородной, котельной и термохимической установки (ТХУ) товарного парка. Таких примеров можно приводить множество, трест и строительные управления требовали от заказчика предоставлять реальный график передачи оборудования и материалов, и с 1972 г. подрядные договоры без этого графика «Сургутгазстрой» не заключал [5, д. 7, л. 159]. В ходе второго этапа в решении вопроса наметилась положительная динамика, к третьему этапу проблема была полностью решена.

Таким образом, первый этап деятельности треста показал массу проблем с техническим обеспечением. Сразу на начальном этапе трестом были предприняты множественные усилия по их решению [5, д. 48, л. 116]. В результате удалось снизить остроту проблемы, но частичного или полного решения на начальном этапе так и не произошло, все вышеназванные трудности в том или ином виде сопутствовали всему этапу становления «Сургутгазстроя».

На втором этапе в вопросе обеспечения треста транспортом и оборудованием наметились определенные положительные изменения. Завершено строительство собственной базы материально-технического снабжения (МТС), начатое в 1973 г. [5, д. 48, л. 116]. В 1978 г. трестом получено 316 единиц техники, таким образом, на 1 января 1979 г. на балансе «Сургутгазстроя» находилось 885 единиц машин. С 1979 г. была полностью удовлетворена потребность треста в бетономесителях и растворомесителях, таким образом, строящиеся объекты централизованно снабжались необходимыми растворами. В том же году в трест были доставлены теплогенераторы и электрокалориферы (по 11 штук), что позволило проводить отделочные работы в зимнее время. Также к середине второго периода несколько улучшилась работа по внедрению средств малой механизации в некоторых строительных управлениях (СУ-9, СУ-14 и СУ-50). Увеличилось число погрузочно-разгрузочных и других механизмов. Трестом было получено и запущено в

работу 7 транспортеров ТК-14, 18 кранов «Пионер», 2 автопогрузчика, трактор Т-40, 2 трактора Т-25 и 6 водоотливных насосов [5, д. 109, л. 9].

В 1982 г. трестом «Сургутгазстрой» было закуплено большое количество металлорежущего и сварочного оборудования, а так же необходимой техники в городе Тольятти Куйбышевской области на заводе ВАЗ. Некоторая крупная техника была приобретена на заводе «Пневмостроймашин» города Свердловск [5, д. 296, л. 120], трактора моделей К-701, Т-130 и «Кировец» и талера в городе Тюмень у треста «Тюменьгазмеханизация» [5, д. 296, л. 162]. Необходимое электрооборудование было завезено годом ранее из Тюмени и Уфы [5, д. 291, л. 21]. Таким образом, трест был укомплектован необходимым оборудованием, что значительно изменило принцип работы «Сургутгазстроя».

Что касается работы диспетчерской службы, введенной в первом этапе, то она продолжала оставаться неэффективной, ввиду человеческого фактора. Приписки и простои продолжали оставаться неизменно стабильными [5, д. 207, л. 5]. Сохранялась также проблема реализации строительных материалов, поступающих в адрес управления производственно-технической комплектации (УПТК) треста на сторону по вине «Тюменспецкомплектгазстрой», занимающихся их распределением. Так, в 1981 г. 2 вагона фибролита были ошибочно отправлены «Сургутнефтепромстрою», а 1 вагон КЛПП-1 тресту «Нефтеюганскспецмеханизации». Эти ошибки возникали ввиду безответственности УМТС Главка за доставку стройматериалов потребителю [5, д. 209, л. 91].

Вторая из трех крупных проблем – неудовлетворительное снабжение подразделений треста запасными частями. На первом этапе осваивалось лишь до 70 % финансов, выделенных на капремонт [5, д. 200, л. 106], однако полностью план капитального ремонта машин и механизмов не выполнялся. К тому же ощущался недостаток в ремонтных мастерских и доставке необходимых автозапчастей. Из-за отсутствия ремонтной базы, запасных частей, инструмента механизмы эксплуатировались без проектов производства работ (ППР), работая на износ, ремонт производился только аварийно [5, д. 2, л. 28]. По мере потребности в обновлении и ремонте техники, инженеры организации командировались в Тюмень и Тобольск, так как ближайшие крупные ремонтные базы располагались только там. Отсутствие электрооборудования, электромагнитных пускателей, кнопок их управления, проводов, осветительных приборов влекло за собой простои механизмов, что сдерживало механизацию трудоемких работ. Все вышеизложенное повлекло к увеличению затрат на ручной труд и не давало выполнять требуемые объемы работ [5, д. 2, л. 28]. Некоторые работы вручную было выполнить невозможно, и они попросту не выполнялись.

За 1966 г. большая часть строительных управлений не получали запасных частей, инструмента и материалов на эксплуатацию и ремонт механизмов [5, д. 2, л. 28], а те, кто получали, отмечали их крайне недостаточное количество. Запасные части для оборудования закупались в Тюмени, Омске, Свердловске и Подольске [5, д. 46, л. 66], а так же их привозили из Новокузнецка и Новосибирска; подшипники привозили из г. Электросталь; запасные части по дизелям «Шкода» – из Новосибирска [5, д. 48, л. 137]; радиотовары и запасные части к ним поставляли из г. Йошкар-Ола [5, д. 416, л. 220]. Особенно плохо обстояло дело с поставкой запасных частей для сварочных агрегатов АСБ-300, растворомешалок и ЗИП к пилам «Дружба» [5, д. 3, л. 224].

База по капитальному ремонту оборудования располагалась в СУ-9, но ввиду отсутствия запасных частей, станков и рабочих необходимой квалификации база не обеспечивала качественного ремонта машин и механизмов. Списанная и разукомплектованная техника никак не восстанавливалась [5, д. 7, л. 27]. Для повышения качества ремонта тресту было необходимо обеспечить базы всем необходимым [5, д. 4, л. 223].

В 1968 г. в целях централизации проведения капитальных и средних ремонтов строительных механизмов и оборудования и обеспечения ими объектов строительства, а также сосредоточения в одном цехе дизельных установок, СУ-8 и СУ-9 передали со своего баланса помещения мастерских и кузницы с установленным в них станочным оборудованием, складскими помещениями, обслуживающим персоналом на баланс треста [5, д. 7, л. 27].

С 1979 г. при УПТК появился участок малой механизации (УММ) в задачу которого входил ремонт средств малой механизации. С этой задачей УММ на втором этапе еще не справлялся, но сам факт организации говорит о положительной тенденции в этом вопросе. УММ параллельно занимался монтажом оборудования, изготовлением металлоконструкций и запасных деталей. Для более рационального использования участок необходимо было перевести на хозрасчет и создать при нем отделения изготовления и внедрения новой техники, ремонта средств малой механизации и изготовления металлоконструкций [5, д. 209, л. 71], однако на втором этапе этого не произошло. УММ распрылял время и ресурсы, занимаясь несвойственной для него работой, и поэтому был малоэффективен.

На третьем этапе необходимо было в первую очередь наладить учет оборудования, классифицировать его и провести мониторинг состояния техники [5, д. 391, л. 1]. Проверка показала, что коэффициент использования имеющихся механизмов крайне низок, на балансе треста числилось оборудование, поставленное еще в 1983 г., а вплоть до 1986 г. оно так и не было установлено. Не соблюдались условия хранения оборудования, в результате его часть была разукомплектована, не подлежала переписи, и излишние запасные части не реализовались [5, д. 391, л. 116]. Исходя из вышеперечисленного, первоочередной задачей треста на третьем этапе было наведение порядка в использовании техники, что в большей мере произошло, однако сказать, что проблема была решена полностью, мы не можем.

Третьей крупной проблемой стала недостаточная электрификация региона и нехватка мощности энергоресурсов. Имеющееся на первом этапе оборудование, механизмы и инструмент использовались в подразделениях треста неудовлетворительно из-за недостаточного количества понижающих трансформаторов и преобразователей частоты тока. Помимо вышеназванных трудностей сыграла свою роль отрицательная работа всей энергосистемы в целом [5, д. 3, л. 219]. Чтобы добиться ритмичной работы, в 1967 г. было решено начать строительство собственной котельной в поселке Строителей за Саймой на 3 котла с площадью нагрева 500 м², а так же сдать в эксплуатацию котельную в деревообрабатывающем цехе (ДОЦ) с двумя водогрейными котлами «Тула-11» и двумя паровыми котлами ВГД-25. Ситуация энергодефицита сопровождала трест на протяжении первого периода, пока в 1971 г. не состоялся частичный пуск ГРЭС-1, а в 1972 г. она была запущена полностью. На втором этапе мы не отмечаем проблем с нехваткой электроэнергии [9, с. 154]. В 1985 г. состоялся ввод в эксплуатацию первого блока ГРЭС-2, и развивающийся город получил мощный приток энергии.

Таким образом, мы можем сделать вывод, что на протяжении всей своей деятельности трест решал проблемы, связанные с оборудованием, с его закупками, поставками и ремонтом. На протяжении первого и второго этапов существовала проблема нехватки механизмов и деталей, а так же ремонтных баз по их обслуживанию, на протяжении третьего – возникла проблема с установкой и эксплуатацией привезенных машин. К концу деятельности треста ситуация значительно улучшилась, однако о полном решении данной проблемы говорить не приходится.

Литература

1. Прищепа А. И. Из истории проектирования города Сургута. Сургут, 2012. // Северные рубежи истории: мат-лы межвуз. науч. конф. с междунар. участ., посв. 10-летию историч. фак-та Сургутского государственного университета (1-3 марта 2012 г., Сургут). Екатеринбург ; Сургут, 2012. С. 131-133.
2. «Сургутнефтегаз: право быть первым». Сургут : ОАО «Сургутнефтегаз» РИИЦ «Нефть Приобья», 2007. 368 с.
3. Прищепа А. И. Градостроение в Сургуте во второй половине XX века // Отечественная история. 2007. № 2. С. 95-100.
4. Нефть и газ Тюмени в документах : в 3-х томах. Свердловск : Сред.-Урал. кн. изд-во, 1971. Т. 1. 479 с.
5. Архивный отдел администрации города Сургута (АОАГС). Ф. 72. Оп. 1.
6. Сургут и сургутяне : Рассказ о людях и времени / сост. Г. В. Кондакова. Тюмень Предприниматель Ю. Л. Мандрика, 1998. 255 с.
7. Колева Г. Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2 ч. Ч. 2. Тюмень : изд-во ТюмГНГУ, 2005. 160 с.
8. Стась И. Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960 – начало 1990-х гг.). Сургут : Дефис, 2016. 258 с.
9. Прищепа А. И. История Сургута второй половины XX века. Сургут : Диорит, 2005. 256 с.