



А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 53.
Московский
нефтеперерабатывающий
1938-1954**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 53. Московский
нефтеперерабатывающий
1938-1954**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 53. Московский нефтеперерабатывающий
1938-1954 / А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Московский нефтеперерабатывающий завод в Капотне начал свое развитие в 1938 году. К 2003 году, когда впервые была опубликована книга, за 65 лет постоянных реконструкций, модернизации оборудования и внедрения передовых технологий, часто не имеющих аналогов в мировой практике, благодаря высочайшему научно-производственному потенциалу, он прошел путь от выпуска низкооктанового бензина, соляра и битума к широкой номенклатуре продукции высокого качества. Одним из славных итогов работы в этом направлении стало и промышленное освоение высокорентабельного, мощного цеха по производству полипропилена, без которого сегодня не обходится ни одна отрасль страны. К своему 65-летию коллектив МНПЗ подошел пережив этап перевода хозяйственного механизма на рыночные рельсы и выйдя на новый научно-технический уровень производства продукции для Москвы и многих других потребителей.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 53. Московский нефтеперерабатывающий 1938-1954

ВВЕДЕНИЕ

В работе над книгой использованы документы архивного фонда Московского нефтеперерабатывающего завода, периодическая печать и устные воспоминания специалистов предприятия. Большую помощь в создании книги автору (А. В. Манину-Уральцу) оказали Совет ветеранов МНПЗ (председатель З. В. Гришина), отдел кадров завода (начальник Г. А. Никонина), общественная редколлегия книги (председатель, главный технолог завода Л. Н. Шабалина), отдел информационного обеспечения (начальник отдела Б. М. Солодов), заведующая архивом предприятия Л. С. Цуркан, сотрудники отдела Л. К. Гендель, О. В. Солдатова и другие ветераны и ныне работающие сотрудники Московского НПЗ.

Московский нефтеперерабатывающий завод в Капотне начал свое развитие в 1938 году и прошел 65-летний путь постоянного совершенствования внедряемого оборудования, реконструкций и модернизации промышленной базы с переходом на все более прогрессивные и передовые технологии, часто не имеющие аналогов в мировой практике. Благодаря неуклонному росту его научно-производственного потенциала, его производство перешло от выпуска низкооктанового бензина, соляра и битума к широкой номенклатуре продукции самого высокого качества. Выдающейся заслугой коллектива стало промышленное освоение, впервые в стране, высокорентабельного, мощного производства по выпуску полипропилена, без которого не обходится ни одна отрасль страны.

В 1990-е, начале 2000-х годов коллектив завода прошел нелегкий путь акционирования и приватизации, перевода хозяйственного механизма на рыночные рельсы. О создании и увеличении производственного потенциала, о славных работниках разных профессий, поднявших и укрепивших самый известный в России НПЗ, было решено рассказать в отдельно изданной книге, которая была написана А. В. Маниным-Уральцем и вышла в свет в 2003 году со многообещающим названием: «Есть у столицы завод».

ОГЛАВЛЕНИЕ ВСЕХ РАЗДЕЛОВ ИСТОРИИ ЗАВОДА:

Московскому НПЗ – 65.

Хроника развития

ЧАСТЬ I

**МОСКОВСКИЙ
КРЕКИНГ-ЗАВОД**

Глава 1. Стройплощадка в Капотне

Глава 2. Промышленная эксплуатация

Глава 3. Труд во имя Победы

ЧАСТЬ II

КУРС НА МОДЕРНИЗАЦИЮ

Глава 1. К высокому техническому уровню

Глава 2. Проекты комплексного плана

Глава 3. Подходя ко второму рождению

ЧАСТЬ III

ЗАДАЧИ РЕКОНСТРУКЦИИ

Глава 1. Дополнительные резервы

Глава 2. Итоги по новой технике

Глава 3. На мировой уровень

ЧАСТЬ IV

ОСВОЕНИЕ МОЩНОСТЕЙ

Глава 1. Трудный режим установок

Глава 2. Надежность, контроль, экономия

Глава 3. К новому качеству

ЧАСТЬ V

ЕЩЕ ОДИН УРОВЕНЬ

Глава 1. Генеральная стройка

Глава 2. Прогрессивные формы работы

Глава 3. По всем направлениям

ЧАСТЬ VI

НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА

Глава 1. Завод высокой культуры

Глава 2. Еще один шаг вперед

Глава 3. Некоторые штрихи биографии

ЧАСТЬ VII

ПУТЬ В РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Глава 1. Эффект высоких свершений

Глава 2. Спад производства. Акционирование завода

Глава 3. 60-летний юбилей

ЧАСТЬ VIII

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ

Глава 1. Хроника управляющих воздействий

Глава 2. В режиме жестких ограничений

Глава 3. Устойчивость в экстремальных ситуациях

Глава 4. На пороге 65-летия завода

МОСКОВСКОМУ НПЗ - 65

(ХРОНИКА РАЗВИТИЯ)

5 апреля 1935 года

Постановление Совета труда и обороны о создании крекинг-завода в Подмоскowie - поселке Капотня Люберецкого района.

26 июня 1935 года

Приказ по Народному комиссариату тяжелой промышленности "Об утверждении площадки для строительства Московских крекингов".

Февраль 1936 года

Начало строительства.

1937 год

На стройке работает 1144 человека. Ведется подготовка квалифицированных кадров.

Начало 1938 года

Закончен монтаж оборудования.

Ведется проверка работы агрегатов.

4 апреля 1938 года

День рождения завода.

В 14 часов 40 минут выведена на нормальный технологический режим первая крекинг-установка, получены первые тонны бензина.

1939-1941 гг.

Завод вошел в строй действующих!

Введены в строй: асфальто-вакуумный цех, спеццех для выработки высокооктанового компонента авиабензина, вторая крекинг- установка.

Производство бензина возросло в 2 раза.

1941-1945 гг.

Годы Великой Отечественной войны.

Завод продолжал работать на полную мощность в условиях прифронтового города.

Освоен ассортимент нефтепродуктов, имеющих оборонное значение.

1946-1950 гг.

Реконструируются установки, увеличивается выпуск и расширяется ассортимент продукции.

Завод становится лидером отечественной нефтепереработки.

1951-1955 гг.

Первый этап реконструкции.

В марте 1952 года

завод переименован в Московский нефтеперерабатывающий завод.

Организована система подготовки нефти к переработке.

Построена первая в СССР электрообессоливающая установка с шаровыми электродегидраторами.

1956-1958 гг.

Второй этап реконструкции.

Начало комплексной автоматизации процессов.

Развитие нефтехимии.

Ввод первой в СССР установки карбамидной депарафинизации дизельного топлива, опытной установки по производству полипропилена.

Поселок Капотня превращен в поселок городского типа.

24 апреля 1958 года

Решение Совета Министров СССР "О реконструкции МНПЗ и доведении его мощности до 5 млн. тонн нефти в год".

Впервые в Союзе введена в эксплуатацию печь беспламенного горения. За ее внедрение авторскому коллективу присуждена Ленинская премия.

1959-1965 гг.

Третий этап реконструкции.

Введен в строй магистральный нефтепровод Горький-Рязань- Москва с пропускной способностью до 7 млн. тонн нефти в год.

Приняты в эксплуатации 19 новых объектов, в том числе: производство полипропилена, каталитический риформинг бензина, установка термического риформинга бензина, установки производства серы, адсорбционной очистки жидких парафинов.

Коренным образом изменены профиль и технологическая схема завода

1966 год

За выдающиеся успехи в труде и вклад в развитие отечественной нефтепереработки 13 мая 1966 года Московский нефтеперерабатывающий завод награжден орденом Трудового Красного Знамени.

1968-1970 гг.

Введены в строй: первый в СССР цех по переработке полипропилена, эстакада для налива битума дорожных и строительных марок в автогудронаторы, блок предварительной гидроочистки сырья для установки 35/5, установка стабилизации бензинов термического крекинга, новая ремонтно-механическая база, печь термического обезвреживания сбросных газов битумного производства. Освоены 12 новых технологических процессов, 32 вида новой продукции.

1970-1975 гг.

Вступил в строй нефтепровод Ухта-Ярославль-Москва.

Поставлена задача обеспечения Москвы и области автомобильными бензинами с октановым числом 84-93 без ТЭС.

Внедрены: комбинированная установка ЭЛОУ-АВТ-6, опытное производство треххлористого титана и термостабилизатора "Фенозан".

Освоено производство неэтилированного бензина АИ-93.

1971 год

Продукции завода - сере газовой присвоен первый в отрасли государственный Знак качества.

Шестого апреля 1972 г.

Постановление Совета Министров СССР "О реконструкции и расширении завода и доведении его мощности до 12 млн. тонн нефти в год".

1976-1980 гг.

Модернизирована установка АВТ-3.

Введена автоматизированная система управления установкой ЭЛОУ-АВТ-6.

Впервые в отрасли внедрен процесс окисления битума в колонне с выносной секцией сепарации.

1976-1980 гг.

Строится парк резервуаров емкостью 10, 30 и 50 тыс. м³.

Освоена станция смешения бензинов.

Введены: установка утилизации углеводородных газов, сбрасываемых в факельную сеть, и объекты очистных сооружений: флотационная установка очистки сточных вод, фильтровальная станция, нефтеотделитель, трехсекционная ловушка.

Построены и переданы Люблинской станции аэрации биологические очистные сооружения мощностью 150 тыс. м³/сут. сточных вод.

1983 год

Введен первый в Союзе автоматизированный комплекс каталитического крекинга Г-43-107 с блоком гидроочистки сырья, производством водорода методом паровой конверсии и блоком получения серы.

1985 год

В ознаменование 40-летия победы в Великой Отечественной войне и за выдающиеся заслуги в обеспечении войск горюче-смазочными материалами ордена Трудового Красного Знамени Московский нефтеперерабатывающий завод награжден орденом Отечественной войны I степени.

1986 год

Введена установка каталитического риформинга ЛЧ-35-11 /1 ООО.

1987 год

Осуществлен переход на полный хозрасчет, самофинансирование и самокупаемость.

1988 год

50-летие завода.

Введена установка гидроочистки дизельного топлива ЛЧ-24-2000.

1991-1996 гг.

Введены мощности по переработке полипропилена в волокна, нити, ткани, мешки, пленки и нетканые материалы.

1994 год

Введено производство дорожного и строительного битумов - 750 тыс. т/год.

1994-1995 гг.

Акционирование завода.

26 мая 1994 г.

Открытое акционерное общество "Московский нефтеперерабатывающий завод" зарегистрировано Московской Регистрационной Палатой.

15 апреля 1995 года

состоялось первое собрание акционеров ОАО "Московский нефтеперерабатывающий завод".

1995 год

Введены:

- комплекс по производству полипропилена с автоматизированной системой управления (100 тыс. т/год);

- производство МТБЭ - кислородсодержащей добавки к бензинам (дочернее предприятие ОАО "Коримое");

- автоматизированный терминал по наливу бензина и дизельного топлива в автоцистерны.

Получены лицензии Госгортехнадзора на пять видов деятельности повышенной опасности.

1996 год

Введена установка висбрекинга гудрона.

Начат выпуск бензинов и дизельных топлив с экологическими свойствами, соответствующими европейским нормам Евро-2.

1997 год

Введены в строй:

- новая факельная установка;

- установка полиомеризации бутан-бутиленовой фракции (дочернее предприятие ОАО "Коримое").

Выведено из эксплуатации 12 морально и физически устаревших установок. Основные фонды обновлены на 25%.

Вредные выбросы в атмосферу снижены в 2 раза.

Достигнут уровень современного малоотходного предприятия, способного выпускать продукцию в соответствии с Комплексной экологической программой г. Москвы.

Потребности Москвы и области обеспечены: в высокооктановом бензине - на 60%, в дизельном топливе и битумах - на 100%, в реактивном топливе - на 40%.

Разработан мастер-план реконструкции завода на перспективный период.

1997-1998 гг.

Вхождение в состав ОАО "Центральная топливная компания (ЦТК)"

В апреле 1997 г.

правительство Москвы приняло постановление о создании ОАО "ЦТК".

В августе 1997

года в реестр акционеров ОАО "Московский НПЗ" внесен Комитет по управлению имуществом города Москвы.

В апреле 1998

года Комитет по управлению имуществом распорядился внести в реестр акционеров Московского НПЗ Центральную топливную компанию, в активы которой передан пакет 38 процентов акций ОАО "Московский НПЗ", находящихся в городской собственности.

1998 год

Построена сливная эстакада для светлых нефтепродуктов.

Смонтирован блок моющих присадок.

Введено производство ткани и мешков из полипропилена.

Построен новый резервуар для бензина.

1999-2001 гг.

Построен 14-ти этажный жилой дом в Капотне.

Выполнена модернизация установки Г-43-107 с монтажом горячей сепарации, узла непрерывного дозирования, модернизацией печного блока, регенератора, организацией получения сырья для ТАМЭ.

Введена новая котельная.

Введена реагентная обработка оборотной воды.

Построен блок концентрирования водорода "ПОЛИСЭПТ".

Введена в эксплуатацию линия получения формуемого материала "Капформ" из полипропилена.

Выполнена модернизация оборудования на установке ЭЛОУ-АВТ- 6 с заменой вакуум-создающей системы, заменой насосов, электродвигателей, трансформаторов, заменой горелок печей и внутренних устройств колоны, монтажом системы АСУТП (3 этапа).

2001 год

Переход под управление МНК/ЦТК.

В 1999 году

зарегистрирована Московская нефтяная компания (МНК).

В январе 2001 года

упразднено Правление ОАО "ЦТК" и введена должность Президента компании. Президентом ЦТК назначен Президент ОАО "МНК", активы ЦТК вместе с контрольным пакетом акций Московского НПЗ перешли под управление менеджмента МНК/ЦТК.

2002 год

Продолжение модернизации оборудования ЭЛОУ-АВТ-6 и Г-43- 107.

Введено производство эфиросодержащей бензиновой фракции (ТАМЭ) на дочернем предприятии "Коримое".

Введена в строй реконструированная установка гидроочистки дизельного топлива 24-5.

Заменена система противоаварийной защиты на Г-43-107.

Март 2003 года

Получен сертификат соответствия и допуск Госстандарта к производству и применению автобензинов с экологическими свойствами, соответствующими европейским нормам Евро-3.

Доля бензинов АИ-92 и АИ-95 доведена до 63 процентов в общем производстве бензинов.

За 65 лет своей деятельности Московский нефтеперерабатывающий завод ни разу не останавливался и переработал около 400 миллионов тонн нефти.

О темпах производительности завода по переработке нефти говорят такие цифры:

в период 1938-1940 годов было переработано 0,8 миллиона тонн сырья,

в 1941-1945 годах - 2,8 миллиона тонн,

в 1946-1965 годах - 57,0 миллиона тонн,

в 1966-1970 годах - 28,3 миллиона тонн,

в 1971-1975 годах - 31,1 миллиона тонн,
в 1976-1985 годах - 102,9 миллиона тонн,
в 1986-1990 годах - 58,5 миллиона тонн,
в 1991-1997 годах - 68,8 миллиона тонн,
с 1998 по март 2003 года - 58,2 миллиона тонн.

Благодарим Надежду Васильевну Кузнецову - профессора РГУ нефти и газа им. И. М. Губкина - за предоставленные материалы по хронике развития МНПЗ и помощь в их обработке.

ЧАСТЬ I
МОСКОВСКИЙ
КРЕКИНГ-ЗАВОД
ГЛАВА 1
СТРОЙПЛОЩАДКА
В КАПОТНЕ

Строительство нефтеперерабатывающего завода в Москве было начато в 1936 году, как указывают отдельные источники, по просьбе общественных организаций и предприятий столицы. К середине 30-х годов правительством прорабатывался вопрос о постройке под Москвой нефтеперерабатывающего завода для снабжения столицы и области моторным топливом и битумом. Тогда-то и было принято окончательное решение с учетом того, что наиболее рациональным является размещение всех подобных заводов вблизи мест потребления их продукции.

26 июня 1935 года был издан приказ по Наркомату тяжелой промышленности об утверждении "площадки для строительства возле селения Капотня Люберецкого района, ограниченную с одной стороны Москва-рекой, с другой - селением Капотня и с третьей - оврагом у селения Чагино". Район этот был выбран не случайно. Близость реки позволяла доставлять к заводу баржи с необходимым сырьем.

Сырьем для нового предприятия в Капотне должен был послужить прежде всего бакинский мазут, вполне пригодный для выработки крекинг-бензина.

По первоначальному плану ставилась задача перерабатывать 550 тысяч тонн бакинского мазута в год, что обеспечивало выход из него бензина до 155 тысяч тонн.

Рабочую силу для строительства и дальнейшего функционирования завода должны были составить вначале специалисты - монтажники из системы Наркомстроя и жители близлежащих населенных пунктов для формирования бригад плотников, каменщиков и бетонщиков. Жилье для них необходимо было снять в деревнях Капотня и Чагино, а тем временем наскоро строить несколько первых бараков для рабочих и домов для инженерно-технического персонала.

Началась организация обучения специалистов - монтажников, операторов и машинистов, поскольку уже определялись сроки монтажа и наладки первых коммуникаций, различных технических станций.

В числе инженерных кадров, направленных на строительную площадку, были Франц Францович Битовт, назначенный возглавить монтажный цех, а также инженер по монтажу Алексей Николаевич Пальмов, главный механик Яков Соломонович Черняк, начальник ремонтного цеха Аркадий Николаевич Вавулин и многие другие. Правда, на новостройку специалисты приходили в разное время, по мере подготовки к сдаче того или иного участка строительства.

Строительные бригады пришли на отведенные под завод площади в феврале 1936 года, когда на полях Подмосковья лежал глубокий снег, гуляла вьюга. Зачислялись в штат и получали конкретные наряды: Петр Иванович Прибавкин, Сергей Яковлевич Лукашов, Илья Оси-

пович Бочаркин, Дмитрий Тихонович Молчанов, Михаил Федорович Дырин, Григорий Сергеевич Гетманцев. Влились в коллектив также Тимофей Васильевич Митрофанов и Афанасий Григорьевич Мигунов, которые, как и многие другие, вскоре направленные на новостройку, после пуска завода останутся работать на нем и отдадут предприятию, которое возводили своими руками, еще десятки лет самого плодотворного труда.

Сотни работников разных специальностей к весне 1936 года, засучив рукава, взялись за планировку участков под будущие цехи. Все они знали, что эта земля по крайней мере на полтора-два года станет их местом работы - именно столько времени отводилось на строительство до пуска завода. За это время необходимо было построить, смонтировать и сдать под наладку такие сложные в техническом отношении сооружения, как крекинг-установка № 1, ланкаширская парокотельная, водокомпрессорный цех (для начала 1-й водяной блок), центральная подстанция будущего электроцеха, ремонтно-механический цех, а также здания лаборатории, заводоуправления, гаража, хозяйственного цеха, постройки жилищно-коммунального отдела, пожарной команды, в первую очередь организовать нормальные условия ремонтно-строительного цеха, механической мастерской и конторы, чтобы в самое ближайшее время обеспечить все необходимое для организации и ведения монтажных работ.

Когда на стройку придут в составе первых инженеров-технологов выпускники МИН-ХиГП Василий Лаврентьевич Юдин и Яков Соломонович Черняк, на которых была возложена задача проектирования отдельных технологических линий будущих установок, они поймут, как рассказывали потом, что для выполнения их основной задачи потребуются целые месяцы. Ведь на стройке в то время отсутствовало еще много необходимых строительных материалов, инструмента, не говоря уже о дорожной технике. Но даже если бы все это и имелось под руками, отдельные стройучастки не смогли бы приступить к работе, потому что для этого попросту отсутствовали проекты и чертежи.

Не было еще и исполнительного генплана подземного и надземного хозяйства, и, как покажет время, строители дождутся его от проектировщиков только в 1939 году, когда уже будет пущен завод!

Но работа была начата с учетом того, что имелось. В таких условиях не только инженерно-технический персонал, но и сами рабочие нередко трудились над устранением недостатков и недоделок в организации строительства. Основные же усилия с первых дней были направлены на тот участок стройки, где предстояло пускать первую крекинг-установку с вакуумной установкой.

Недостаток опыта, несовершенство оборудования вызывали у первых инженеров невольный трепет перед будущим, ведь уже сейчас планом было предусмотрено поступление в переработку на крекинги сырья в виде широкой фракции от вакуумной установки и при этом обеспечение отбора бензина в 45,1 процента. Знакомые с качеством отечественного мазута инженеры и технологи засели за чертежи и технологические схемы: какой бы ни сложной казалась первоначальная задача, но они обязаны были выдать промышленности качественный моторный бензин и наладить эффективную работу заводского оборудования.

Тем временем сбивались с ног, обеспечивая стройку материалами, работники снабженческой службы. В район Капотни со всех концов страны поступало много кабельной продукции и стальной арматуры, оборудования для котельной "СМ" и других объектов, а также инструмент, материалы для текущего ремонта, автообувь, запчасти к автотехнике и другое.

Правда, не все удавалось получать быстро: например, кабель и пыльную арматуру завод с трудом пробил для себя через Ленинградскую контору Снабтоппрома, а провод ПР получил через Московскую контору Нефтеснаба только через несколько месяцев после заявки. Но уже все больше подвозилось строительного леса, щебня, шлака и кирпича.

Поскольку пока еще не было создано железнодорожного тупика, разгрузка всех материалов производилась на станции Люберцы или в тупике расположенной за несколько километров

Чагинской нефтебазы, а оттуда уже все это вывозилось на склад и новостройки. Новый крытый склад сооружался на базе подготовленного под жилье (трака, который переоборудовали для хранения легких материалов. Тяжелые материалы и оборудование оставляли под открытым небом и при возможности затаскивали в непригодные, наскоро сбитые дощатые и щитовые кладовые.

Территория склада была не огорожена и не освещена. К нему не было построено подъездных дорог, и в ненастную сыкотную погоду поены - осени 1936 года подъехать к складу за материалами было невозможно. В такое время много мучений претерпели работники склада, грузчики, рабочие строящихся цехов, чтобы вытаскивать из непролазной грязи застрявшие там телеги. На лошадях, а то и вручную разносили по стройке, от участка к участку, разнообразные грузы. К счастью, на стройке имелся "парк" гужевого транспорта, и он оставался пока главной тягловой силой. Грузовики же были задействованы на дальних рейсах.

Сыпучие грузы и материалы, такие, как кальцинированная сода, известь, цемент, соль, и те хранились без навесов, то, что было подороже, старались тут же укрыть брезентом, но в сильные дожди влага проникала в щели, стекала вниз, образуя под материалами лужи, и порой, чтобы не оказаться в большом убытке, завод временно вынужден был отказываться от иных материалов, которые добывались с таким трудом. После этого грузы приходилось доставлять мелкими партиями непосредственно с различных баз Москвы. Это, конечно, было очень неудобно, хлопотно и накладно для новостройки, но такова была обстановка. А водители автотранспорта привычно и буднично день за днем, месяц за месяцем курсировали от новостройки к местам погрузки материалов и обратно, когда за час, а когда и за сутки, веря, что они тоже являются первопроходцами на пути к рождению огромного завода.

Одним из тех, кто верил в великое будущее зарождающегося завода, был шофер Иван Денисович Ухарский. Его приняли на завод уже как опытного водителя, работающего на полоторках и знающего каждую их деталь до винтика. Через некоторое время за любовь к технике прикрепили к нему молодых шоферов, хотя на стройку, в общем, не брали неопытных. Но И.Д. Ухарский должен был открыть свою шоферскую школу, потому что, как значилось в его характеристике, и это подтверждалось его работой на новостройке, он "не имел ни одной аварии". Это было время, когда в стране гремели громкие подвиги Алексея Стаханова.

"Поработай с людьми, - попросили Ухарского, - надо, чтобы на стройке организовалось патриотическое движение шоферов. Нам тоже нужны стахановцы".

Но Иван возразил: "Машина - не человек, ей перегрузки вредны!"

"А ты подумай!" - все же посоветовали ему.

И вскоре под руководством Ухарского начало разворачиваться движение "За добросовестное отношение к прикрепленной автомашине". Оно проходило неофициально, но на строящемся заводе приняло широкий размах. Многие шоферы, как и Ухарский, стали оборачиваться за смену почаще, намного перевыполняли задания. Правда, сам инициатор работал как полагалось по норме, лишь иногда давая 120 процентов выработки, но зато, как и прежде, он единственный на стройке не имел аварий.

За свой вклад в развитие завода Иван Денисович десятилетие

спустя, уже после войны, одним из первых будет внесен в Книгу почета предприятия. К тому времени две медали - "За оборону Москвы" и "За доблестный труд" украсят его грудь.

Удостоится права быть занесенным в Книгу почета один из первых работников завода Михаил Харитонович Федюченко. Лучший слесарь гаража, он, поступив на стройку в 1936 году и работая в мастерской, стал одним из тех стахановцев, кто начал работать за двоих, а спустя время довел норму выработки до 276 процентов. Причем он никогда не имел брака в работе, за что получил звание "Лучший слесарь завода", был награжден значком "Отличник соцсоревнования".

По-ударному, в буквальном смысле слова, в поте лица трудились работники в механической мастерской, в которой имелаась небольшая кузница. В этой кузнице выполнялись задания по снабжению заводских объектов крепежными деталями и ремонту; кузнецы в ту пору нередко занимались и подковыванием лошадей: их много служило заводу вплоть до 40-х годов.

Условия труда здесь были примитивными, будто в прошлом веке: дым, гарь: вытяжку в кузнице, по-видимому, устроили без чертежей. И за это платили своим здоровьем работники-кузнецы, слесари, для которых горн и наковальня во многом пока заменяли металлорежущие и гибочные станки. Кузнецам обещали, что вскоре смонтируют вытяжку с местными отсосами. Желала лучшего здесь и освещенность. А кроме того, в кузнице было холодно... Отопление ее было совсем слабое, особенно в первую зиму 1936 - 1937 годов.

Но не роптали на судьбу те, кого позже назовут "первостроителями". Придя на стройку в 1937 году, Илья Иосифович Бочаркин также станет одним из лучших слесарей, а в будущем получит звание "Лучший слесарь завода". Будет отмечен значком "Отличник соцсоревнования Наркомнефти СССР". 170- 180 процентов нормы выработки станут его ежедневной нормой. Таких же результатов достигал и слесарь Дмитрий Тимофеевич Молчанов; он пришел на завод раньше, в самом начале стройки, в 1936 году, а проявил себя особенно тем, что внёс ценные рационализаторские предложения. Оба этих рабочих впоследствии были удостоены значка "Отличник соцсоревнования Наркомнефти СССР", а за вклад в работу завода в военный период - медалями "За оборону Москвы" и "За доблестный труд во время Великой Отечественной войны".

Поддерживали стахановское движение работники всех профессий, всех специальностей. Среди тех, кто возводил стены зданий, выделялись на новостройке рабочие-каменщики Потехин и Никишин, выполнявшие нормы на строительстве от 200 до 300 процентов ежедневно.

При закладке нулевых циклов проявил свои недюжинные способности бетонщик Семен Емельянович Копылов. Нормы у строителей, кто работал с бетоном, были слишком напряженные, и выполнять их могли только физически очень крепкие люди, других не брали, да и мало было охотников работать лопатой. Но Копылов, как богатырь, давал каждый день по две, а то и по три-четыре нормы.

Смахивая со лба пот, заливавший глаза, он глядел в синее небо и говорил товарищам:

- «Лучше бы мне стать летчиком, как Чкалов, или полярником, говорят, там нужны очень сильные люди. Жалко, не осуществится моя мечта».

Слушая эти слова, удивленно переглядывались товарищи:

- «Какого тебе еще здоровья? Бросай лопату и иди в герои. Тебе, наверное, сразу два самолета дадут, как стахановцу».

Он, смеясь со всеми, вздыхал:

- «Поздно».

Ему было за тридцать, и свой "летний" возраст он истратил на изнурительных стройках в честь всеобщей индустриализации. Вот и этот завод он строил по велению души, по велению совести. Он знал, что на этом месте будут выпускать бензин для самолетов, для ледоколов, и это, наверное, давало душе успокоение.

Он не ошибся в своих надеждах на возможности завода. Будет со временем завод давать не только моторное тракторное, автомобильное топливо, но и авиационный бензин, которые так пригодятся, когда начнется война.

За свои заслуги С.Е. Копылов получит значок "Отличник соцсоревнования Наркомнефти СССР" и с особой гордостью примет медаль "За оборону Москвы", когда отчетливо ощутит, что в жизни он выбрал хоть, может быть, и не лучший для себя, но все же полезный для людей и правильный путь.

По мере сдачи коробок зданий, в них быстро заливались бетоном или застилались лесом полы, вставлялась вся необходимая "столярка", а затем эстафету, не мешкая, принимали отделочники.

На малярных работах не раз блеснула высочайшими нормами выработки маляр-стахановка, получившая звание "Лучшая", Наталья Васильевна Путилина, известная в будущем работница цеха №11. Она и впрямь была лучшей и по производительности труда, и по активной позиции в коллективе.

- «Кроме своей основной задачи я решила взять на себя работу еще одного маляра», - заявила она на одном из собраний и затем призвала последовать своему примеру подруг.

Никого в бригадах не освобождали, если кто-то работал за двоих и троих; просто давали ему больший объем работ, вот и все. Но тем не менее ведь это означало, что две-три такие, как Путилина, стахановки могут условно высвободить для производства работ на других участках нескольких человек.

После сдачи объектов к ним подводили тепло...

Бригады строителей много внимания уделили строительству и монтажу оборудования заводской парокотельной открытого типа. Начиная уже с 1936 года в этой парокотельной устанавливали один за другим котлы системы "Ланкашир" с рабочим давлением 10 атмосфер каждый; к 1939-1940 годам здесь требовалось пустить в эксплуатацию всего десять таких котлов. Хотя ланкаширская котельная была очень шумной и проектировалась как временная, мало желающих было идти туда работать, ведь было ясно, что пока дойдут руки до ее замены, пройдут, может быть, годы. Но рабочих успокаивало то, что уже разрабатывались мероприятия по снижению шума от ее форсунок.

В то же время на разных участках завода устанавливались системы обеспечения цехов электроэнергией, водой, сжатым воздухом.

После сдачи в 1937 году компрессорной сюда поступил работать старшим машинистом Василий Васильевич Курское. Его поставили обеспечивать, согласно графику, текущий и планово-предупредительный ремонт оборудования. Оно должно было работать в предпусковой период, обеспечивая первоочередные объекты необходимым количеством сжатого воздуха, от которого во многом зависела устойчивая работа цехов. Эту работу специалист обеспечивал по-ударному, получил звание "Стахановец", а кроме того, он никогда в работе не имел брака и всегда получал один и тот же отзыв: "Качество ремонта - отличное".

В будущем известный активист, член пленума завкома, профорг цеха № 9, удостоившись двух медалей "За доблестный труд" во время войны и "За оборону Москвы", он станет одним из зачинателей движения "За лучшие образцы в работе" после войны.

Иначе как самоотверженным нельзя было назвать труд электромонтеров, делавших свое кропотливое дело зачастую под снегом и дождем, укрывшись брезентом, на морозе, на ветру. В электроотделе не было благоустроенной электромастерской, не было здесь специальных приспособлений, даже защитных резиновых галош и тех не доставало его сотрудникам; не всегда хватало стремянок, и работники то и дело пускались на их поиск, доставали лестницы, где только можно. Работы у электриков было, конечно, очень много. По одному, по двое-трое они постоянно что-то монтировали, исправляли в разных точках завода.

Михаил Федорович Дырин был, пожалуй, из числа самых первых, кто устроился на новостройку, а затем уже остался на заводе и прославил себя как лучший представитель рабочего класса.

Специалистов по профессии "электромонтер" было еще не так много, во всяком случае, они оказывались всюду нарасхват, а этот, оглядевшись, оценив масштаб новостройки, понял, что спокойной жизни здесь не будет, и взялся за дело, как хозяин. Когда вокруг кипела работа, его всюду видели с тугими мотками проводов, в "кошках" взбирающегося на столбы,

кому-то машущего руками: ежедневно работая за двоих, он и другим не давал передохнуть. Электромонтера-ударника сразу выделили на стройке, стали давать общественные поручения. Поскольку работа его выполнялась только с хорошим и отличным качеством, он стал передавать свои методы труда новичкам. От души поздравляли М.Ф. Дырина комсомолы - было ему 24 года, когда получил он звание "Лучший электромонтер". А спустя время он удостоился звания "Отличник соцсоревнования Наркомнефти СССР". Имя знатного рабочего было увековечено в заводской Книге почета.

Каждый организатор школы передовых приемов труда, инициатор и новатор, как правило, вносил много технических идей, многие из них сам же и воплощал в практику, поскольку это было необходимо, чтобы облегчить свой труд, выполнить работу качественнее и быстрее.

Слесарь-стахановец с начала 1938 года Алексей Иванович Белоцерковский с первых дней работы проявил свои творческие способности на изготовлении различных приспособлений, оснастки. Его рационализаторские предложения хоть и не оформлялись, но чаще всего внедрялись, так как были полезны для облегчения труда или для улучшения технологических процессов. Он начал работать в цеховом профсоюзе и стал одним из организаторов движения "За выполнение двухсменной нормы выработки за один день". Ему самому это удавалось нередко, причем работу он выполнял без брака. В будущем, как рабочий-организатор цеха № 10, награжденный медалью "За оборону Москвы", он будет активно работать в профсоюзном комитете завода...

В конце 1937 - начале 1938 годов работы у монтажников, слесарей, инженеров прибавлялось не по дням, а по часам. Большим потоком поступали оборудование и аппаратура со всех концов страны: с Подольского завода имени С. Орджоникидзе - аппаратура для спеццеха, котлы - с Котлотурбинного завода, редукционные увлажнительные установки - с Невского Ленинградского завода, измерительные приборы - из организации "Теплоконтроль", компрессоры - с Саратовского крекинг-завода, рекуператоры - со Сталинского машиностроительного завода.

Коллектив строителей и работники основных технологических и вспомогательных цехов готовились к пуску завода. Этот день приближался для всех, как день праздника. Слишком много сил, душевной энергии было затрачено, чтобы каждый желал этого праздника всем сердцем!

Особенное волнение испытывали те, кому была доверена честь первыми пускать технологические цепочки главных установок. В числе этих первых, приступивших к освоению смонтированного нового оборудования, стал оператор Дмитрий Иванович Сизов. К моменту пуска завода и выдачи первой продукции, тщательно разобравшись в технологической схеме процесса и даже указав на ряд мелких недоработок, сам разработал рабочую схему для более эффективного обслуживания установки и, в частности, подал несколько предложений для улучшения условий труда рабочих и техники безопасности: все они были приняты. Дмитрия Ивановича назначают старшим оператором. Немного понадобится времени, чтобы этот специалист по праву получил звание "Лучший старший оператор завода".

Думал ли Дмитрий Иванович, что то, что он делал сейчас, в будущем будет оценено как рабочий подвиг, что будет он награжден медалью "За трудовую доблесть", что имя его одно из первых будет занесено в заводскую Книгу почета, что за вклад в общую победу он будет удостоен еще двух медалей - "За оборону Москвы" и "За доблестный труд". Отличник Наркомсреднефти, он и работал очень высокопроизводительно и активно участвовал во всех общественных делах цеха и завода*.

Уже перед самым пуском завода тщательно подготовилась к работе передовая бригада крекинг-цеха Григория Порфирьевича Потихо, которой также выпала честь открыть новую главу в деле развития нефтеперерабатывающей отрасли страны. Ведь пуск крекинг-завода

никто иначе себе и не представлял: нефтеперерабатывающее предприятие у окраины Москвы должно было стать со временем образцовым.

ГЛАВА 2 ПРОМЫШЛЕННАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Наконец пришел долгожданный день, когда директор завода Николай Иосифович Мухин, приняв рапорт о готовности установки, дал команду: "Пуск!". Эта торжественная минута наступила в день 1 апреля 1938 года. Началась промышленная эксплуатация первой крекинг-установки на заводе, известном сегодня всему миру. В 15 часов пополудни директор Мухин телеграфировал в Наркомат тяжелой промышленности, что в 14 часов 40 минут первая крекинг-установка завода выведена на нормальный технологический режим.

С этого времени, находившийся в подчинении треста авиационных топлив "Авиатоп" Главного управления нефтеперерабатывающей промышленности Центра и Востока (Главнефтепереработка) Народного Комиссариата топливной промышленности СССР, завод во всех документах именуется как "Московский крекинг-завод".

Полученные первые партии моторного бензина пошли в первую очередь на Выхинскую нефтебазу, в распоряжение Госфинстроя НКФ СССР.

Начав промышленную эксплуатацию весной, завод вышел на стабильную, высокоэффективную работу только в четвертом квартале 1938 года. К этому времени инженерам-технологам удалось вывести установку на стабильный режим и, поддерживая его в соответствии с разработанной для каждого крекинга технологической картой, значительно повысить отбор бензина - на 13 процентов против установленного задания.

Среднесуточный пропуск сырья через одну установку составил больше 900 тонн вместо 850 по плану. За отличную работу в цехе в этот период бригада Григория Порфирьевича Потихо была награждена цеховым Красным знаменем, а весь коллектив крекинг-цеха по заслугам принял учрежденное на предприятии Красное знамя завода.

К концу 1938 года, когда завод уверенно набирал темпы, уже было запущено в работу много различного технологического оборудования, работающего в слаженной цепочке ради достижения конечного результата - выхода бензина.

Разумеется, на обслуживании агрегатов и аппаратов было задействовано большое число специалистов своего дела. Лишь благодаря их общим усилиям и можно было достигнуть высоких результатов.

Всего в 1938 году завод получил на переработку мазута прямой гонки 1 13300 тонн, а выход продуктов из него должен был составить 97,5 процента. Такой была задача во втором полугодии. И для достижения такого результата пришлось не жалеть не только рабочих рук, не только нервов и времени, но и оборудования. Все установки работали очень напряженно, например, средняя продолжительность цикла на 1-й установке составляла 32 дня, вместо 30 по графику.

В начале 1939 года коллектив Московского крекинг-завода впервые отчитался о своей годовой работе. Бензина кондиционного было выпущено 30937 тонн, газа - 7863 тонны, крекинг-мазута - 72886 тонн, соляра - 197 тонн. Всего в 1938 году получено с установок 116117 тонн продукции или все 100 процентов, предусмотренных планом.

В 1938 - 1939 годах все главные мероприятия в коллективе проходили с целью доведения всего оборудования до проектных мощностей. "В 1938 году, под руководством общественных организаций, широко развернулось социалистическое соревнование среди строителей и эксплуатационников в честь XVIII съезда нашей партии", - говорят документы тех дней.

Коллективы электроцеха, гаража, крекинг-цеха, мехмастерской, товарного отдела и цеха водоснабжения - эти подразделения первыми приняли условия разработанного на заводе поло-

жения о трудовом соперничестве, которое в те годы называлось социалистическим соревнованием.

В списки победителей соревнования заносились имена тех, кто одерживал первенство по итогам декады, месяца, квартала, а кто смог бы оставаться лучшим по своей профессии шесть месяцев подряд, для тех была учреждена Книга почета завода. Самым первым из числа передовых работников завода в эту Книгу было занесено имя Константина Николаевича Бойчева, лучшего оператора цеха № 1.

Стахановец и рационализатор, в 1938 году он был награжден значком "Отличник соцсоревнования Наркомнефти" и отличником труда останется на многие годы. Особенно самоотверженно Константин Николаевич поработал в годы войны и в 1944 году за эту самоотверженность был удостоен ордена "Знак Почета", в том же году приказом Наркомата ему одному из первых присвоено звание "Мастер 1 класса".

В Книге почета и рабочий завода с 1938 года Петр Никитович Карев, выполнявший до двух с половиной норм в смену, впоследствии известный профсоюзный активист, награжденный значком "Отличник соцсоревнования НКНП СССР", обладатель грамот завода за участие в рационализаторской работе и других поощрений и знаков отличия.

Достигал в течение полугода несколько раз подряд звания лучшего в своем коллективе коксоочиститель Хусейнордан Каримов. На завод он пришел в 1938 году тридцатилетним специалистом, имеющим большой опыт работы, и ему доверили руководство молодыми рабочими. Доведя свою выработку до 250 процентов ежедневно, он подтягивал до своего уровня остальных, а затем пообещал увеличить свою норму еще на 30 процентов и выполнил это обещание. Он получил звание "Лучший коксоочиститель завода", и оно закрепилось за ним надолго.

Месяц за месяцем признавался в те годы лучшим слесарем Иван Иванович Бастрыкин, он работал качественно и активно участвовал в жизни завода.

Оператор-стахановец цеха № 1 Михаил Иванович Федосов стал одним из тех, кто работал под девизом: "За работу на агрегатах без нарушений технологической дисциплины". Он в числе немногих выполнял ежемесячно программу на 105 процентов, в дни стахановских вахт увеличивая ее еще на 5 процентов, что на стадии получения конечного продукта было пока рекордным показателем. М.И. Федосов в числе первых работников завода был награжден

Похвальным листом ударника НКНП СССР, получил медаль "За доблестный труд".

С начала пуска завода многие операторы технологических установок делились накопленным опытом с теми, кто только еще готовился встать за пульты управления процессами. А тем временем специалисты-монтажники, технологи готовили комбинированную установку термического крекинга №2 с проектной мощностью 540 тысяч тонн в год. Ее строили и налаживали техпроцессы уже с учетом наработанных данных на действующих объектах. Кроме того, необходимо было срочно вводить в строй и дополнительные технологические линии для улучшения качества продукции.

Вырабатываемый с запущенных установок бензин выдерживал стандарт, но качество бензина могло быть значительно улучшено при внедрении паровфазной очистки и стабилизации. На внедрение этого техпроцесса руководство призывало направить все усилия, но паровфазная очистка задерживалась из-за непоступления оборудования.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.