КОРПОРАТИВНЫЙ ВЕСТНИК

КОГАЛЫМ НЕФТЕГЕОФИЗИКА
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ВЫПУСК #45 НОЯБРЬ 2018

WWW.KNGF.ORG

/ 2
НОВОСТИ КОМПАНИИ

/ 5
ОПЫТ РАБОТЫ НА НЕФТЯНОЙ ПЛАТФОРМЕ

/ 7
МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ OMNICOMM

Лучшие в безопасности

По результатам проверки ТПП «Когалымнефтегаз» на Восточно-Перевальном месторождении в течение 2018 года, согласно протоколу постоянно действующей комиссии, за соблюдение безопасных условий труда в области промышленной безопасности, охраны труда и экологии, выражаем благодарность партии № 1-18. А именно: начальнику партии Панжукову Михаилу Ивановичу и машинисту ПКС Терешкину Анатолию Ивановичу.

Также по результатам проведенных проверок по II-III этапам ОК, благодарим партию № 3-01 в составе: начальника партии Шарипова Кашифа Мугановича, машинистов ПКС Хасанова Виля Галляметдиновича, Теплякова Степана Александровича.

Всем вышеперечисленным сотрудникам будет повышен КТУ до 1.3.

Не забывайте про безопасность и помните, что дома Вас всегда ждут здоровым родные и близкие!

Продолжаем развиваться

30 октября, в рамках действующей в Салым Петролеум Девелопмент Н.В. информационной кампании по безопасности дорожного движения и риска при организации автомобильных перевозок по федеральным автодорогам, для сотрудников ОАО «Когалымнефтегеофизика» провели информационную сессию.

Задачами данного мероприятия были:
- развитие навыков управления рисками при организации работ ТС на федеральной дороге;
- информирование о рисках создания опасных условий при организации поездок и возможностях минимизации поездок по федеральной автодороге.

Сотрудники Компании отметили эффективность сессии и необходимость проведения подобных мероприятий систематически.

Представители КНГФ посетили научно-практическую конференцию в г. Тюмени

С 31 октября по 2 ноября в Тюменском нефтяном научном центре проводилась научно-практическая конференция «Современные направления исследования керна и геофизических исследований скважин 2018 / Навстречу российским технологиям».

Сотрудники нашей Компании приняли активное участие в конференции и выступили в качестве докладчиков на сессии «Отечественный каротаж и ПО, взгляд на текущую ситуацию по импортозамещению».

Заместитель генерального директора по геологии ОАО «Когалымнефтегеофизика» Крючатов Дмитрий Николаевич рассказал о Российской аппаратуре сканирующего гамма-гамма литоплотностного и нейтронного каротажа в процессе бурения.

Главный петрофизик ОАО «Когалымнефтегеофизика» Исянгулов Ринат Ульфатович рассказал об опыте применения ультразвукового каротажа для оценки качества цементирования колонн.

С ЧЕГО ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

Всем известно, что нефть добывают при помощи пробуренных в земле скважин. А когда появилась первая такая скважина, и кто её пробурил? Ответ на этот и другие интересные вопросы, касающиеся нефтяного бурения, редакция Корпоративного Вестника и рассмотрит в этой статье.

Стоит сказать, что первые упоминания о попытках поискового бурения (не путать с промысловым) относятся еще к тридцатым годам девятнадцатого века. По дошедшим до нас описаниям очевидца тех лет, на Тамани, перед тем, как рыть нефтяные колодцы, предварительно разведывали недра так называемым «буравом».

Иными словами, чтобы определить наилучшее место для рытья колодца, из которого в то время производилась добыча нефти, сначала бурили землю. Это можно назвать первыми поисковыми скважинами, однако промышленными их назвать нельзя. Да и скважинами они, по сути, не были.

В декабре 1844 года В.Н. Семенов, член Совета Главного Управления Закавказского края, отправил вышестоящему начальству рапорт, в котором обосновал необходимость углубления посредством бура нескольких существующих нефтяных колодцев, а также необходимость проведения разведки новых нефтеносных слоев с помощью бурения на местности, лежавшей между байбайтскими, балаханскими и кабристанскими колодцами. Эту идею, по признанию самого Семенова, ему подсказал управлявший в те времена ширванскими и бакинскими промыслами русский горный инженер Воскобойников Н.И.

Приняв рапорт во внимание, министерство финансов России в 1846 году приказало выделить необходимые средства для проведения буровых работ, о результатах которых в 1848 году в своей докладной записке доложил наместник на Кавказе графа Воронцова. Суть доклада сводилась к тому, что на Биби-Эйбате была пробурена скважина, из которой стали получать нефть. Это и была самая первая промышленная нефтяная скважина. Биби-Эйбатское месторождение находится близ города Баку в Азербайджане.

Глубина первой разведочной скважины, которую пробурили годом ранее (в 1847) составляла 21 метр. Первая нефть была получена ударным способом, с использованием деревянных штанг, и было это 14 июля 1848 года.

Незадолго до этого момента, в 1846 году, французским инженером Фовелем был предложен способ, позволяющий непрерывно очищать скважину с помощью промывки. Суть предложенной методики заключалась в закачивании насосами с земной поверхности в скважину через полые трубы воды, которая и выносила на поверхность кусочки горных пород. Это выдающееся изобретение быстро получило широкое признание, поскольку не требовало остановки самого бурения.

Первые нефтяные скважины, пробуренные в других странах

На территории Соединенных Штатов Америки первая нефтяная скважина была пробурена в 1859 году вблизи города Тайтесвилла, расположенного в штате Пенсильвания. Это сделал Э. Дрейк по заданию компании «Сенека ойл».

За два месяца непрерывной работы рабочие под его руководством сумели пробурить скважину, глубина которой составила 22 метра, и она стала давать нефть. До последнего времени считалось, что именно скважина Дрейка – первая в мире, однако найденные исторические документы, о которых мы говорили выше, дали возможность

восстановить историческую справедливость.

Со временем число нефтедобывающих выработок на промыслах стало стремительно расти. В конце девятнадцатого столетия стало буриться огромное число новых выработок. Одновременно росла и глубина бурения. Если в 1872 году максимальное бурение производилось до глубины 55–65 метров, то в 1883 году это показатель достиг отметки 105–125 метров, а в конце девятнадцатого столетия максимальные глубины уже доходили до 420–530 метров.

В конце восьмидесятых годов девятнадцатого века в окрестностях Нового Орлеана (американский город, расположенный в штате Луизиана) впервые применили вращательное бурение с одновременной промывкой ствола с помощью глинистого раствора.

В нашей стране такое бурение впервые использовали в 1902 году возле города Грозный. Нефть была найдена на глубине 345 метров.

Изначально вращательное бурение проводили с помощью вращения долота с поверхности вместе со всей бурильной трубной колонной. Однако, чем глубже становились выработки, тем тяжелее становилась такая колонна, и вращать её было невозможно.

В связи с этим, уже в конце девятнадцатого века стали появляться первые предложения, касающиеся создания забойных двигателей. Эти двигатели предполагалось размещать в нижней части бурильной колонны сразу над долотом. Однако, большая часть этих предложений так и остались на бумаге.

Первый в мире турбобур изобрел в 1922 году советский инженер Капелюшников М.А. Он представлял собой гидравлическую одноступенчатую турбину, оборудованную планетарным редуктором. Вращение турбины осуществлялось с помощью промывочной жидкости. В дальнейшем турбобур был усовершенствован группой ученых, которыми руководил Шумилов П.П.

Однако, нефтяное бурение проводилось не только на суше, но и под водой.

Первые морские нефтяные колодцы соорудил бакинский купец Касымбек еще в 1803 году. Она находились в 18-ти и 30-ти метрах от берега близ

села села Биби-Эйбат. От попадания внутрь воды их защищали срубы, которые были изготовлены из плотно подогнанных друг к другу досок.

Первое морское бурение было проведено в Тихом океане в 1897 году. Произошло это возле острова Сомерленд, который относится к американскому штату Калифорния. В России впервые бурение на море осуществили в 1925 году в окрестностях города Баку на искусственном островке в бухте Ильича.

На сегодняшний день развитие нефтяной и газовой промышленности достигло колоссальных масштабов. Нефтяная промышленность России является крупнейшим источником финансовых поступлений в бюджет страны. Это и не удивительно, поскольку «чёрное золото» считается одним из самых дорогих природных ресурсов. И Западная Сибирь стала главным центром отрасли. Развитие инноваций и технологий не стоит на месте, и мы надеемся, что главные открытия еще впереди!

Опыт работы на нефтяной платформе

Плавучие стальные острова высотой двадцатиэтажного дома работают над водой на полуторакилометровой глубине по всему мировому океану, буря скважины протяженностью до 5-10 км, ища сокровища с помощью уникальных технологий.

В 2018 году наша Компания получила уникальную возможность по оказанию услуг одной из таких буровых платформ на арктическом шельфе. Благодаря усилиям наших Коллег, данные работы были проведены успешно. В связи с этим, мы взяли интервью у начальника партии ЭГТИ Белова Александра Олеговича и ведущего геофизика ЭГТИ Борисова Юрия Сергеевича.

Как Вы попали на платформу? Почему выбрали именно Вас?

Александр Олегович: Я думаю, что мы попали на платформу благодаря нашему хорошему опыту работы в ГТИ, многопрофильности и ответственности к предстоящей работе. Ведь важно было также зарекомендовать родное предприятие с самой лучшей стороны, чтобы в будущем возможность поработать в таких условиях появилась у всех моих коллег.

Юрий Сергеевич: Для работы на платформе готовились специалисты, которые провели до этого много проектов, имели опыт работы с разными Заказчиками, а также использовали в работе уникальные методы и оборудование. Всё вышеуказанное имеется за плечами всех подготовленных для работы на платформе специалистов, включая и меня.

Какие Ваши первые впечатления о жизни «на воде»?

А.О:. Первые впечатления, попав на платформу: везде чистота, здоровое питание, медицинская помощь, окружение очень грамотных специалистов всех структур, участвующих в процессе строительства скважины, человечный подход ко всем, а самое главное, что мне понравилось, - каждый занимался своей работой, присутствовали взаимопонимание и взаимопомощь.

Ю.С.: Когда только начинал работать в геофизике, испытывал ощущения романтики, с годами это ощущение притупилось, осталась только работа. На платформе необычная обстановка вернула ощущение романтики, это только усилило интерес и желание изучить все нюансы жизни и работы на платформе.

Чем отличается работа на платформе от работы на обычных буровых?

А.О.: Повышенные требования Заказчика и высокий контроль на каждом этапе всех работ.

Ю.С.: Ограниченность ресурсов и пространства повышает цену ошибки в несколько раз, поэтому на платформе заметно более тщательно подходят к составлению планов и решению задач по строительству скважины.

Какие трудности у Вас возникали во время работы на платформе?

А.О.: Трудностей на платформе в процессе нелегкой работы возникало очень много, но благодаря КИП-5, руководству ЭГТИ, службе IT и безусловно профессионализму нашей партии ГТИ, все решалось оперативно и своевременно.

Ю.С.: Так как на платформе абсолютно весь персонал имел высокую квалификацию, в процессе работы не возникало никаких трудностей. Для всех задач, которые перед нами ставились, в кратчайшие сроки находилось решение.

Проходили ли Вы какой-либо дополнительный инструктаж? Если да, то что он из себя представляет.

А.О.: На платформе еженедельно проводились учебные тревоги по спасению персонала на плоту, спасательном судне, имитации ликвидаций аварий и пожара, а также спасение человека за бортом. Все было для меня познавательно и интересно. В процессе практически каждой учебной тревоги мы одевались в гидрокостюмы и спасательный жилет (очень трудоемкий процесс), собирались на месте сбора эвакуа-

ции, проводились перекличка, инструктаж с последующим следованием на спасательное судно.

Ю.С.: Для допуска на платформу по договору было дополнительно пройдено два инструктажа - это «спасение на воде» и «глушение скважины при газонефтеводопроявлениях», а также дополнительное психиатрическое освидетельствование. Название инструктажей говорит само за себя, во время учебы многие узнали что-то новое для себя, и все полученные знания пригодились при работе на платформе.

Насколько опасна работа на нефтяной платформе? Были ли какие-либо опасные ситуации на момент Вашей работы?

А.О.: Работа на платформе очень опасна, контролировать приходилось не только непосредственно нашу работу, но и работу сторонних организаций. На платформе был девиз: «На платформе нет «твоё» или «моё», всё общее и только совместными усилиями мы достигнем лучшего результата».

Ю.С.: Разница степени опасности при бурении на платформе и на земле незначительна, единственное - принимается во внимание то, что с платформы сложнее эвакуироваться, поэтому часто проводились учебные тревоги по покиданию судна. У каждого имелся комплект спасательного оборудования и закрепленное место на спасательной шлюпке.

Какие работы были Вами проведены?

А.О.: Моей партией ГТИ был проведен расширенный комплекс геолого-технологических исследований, а именно технологический контроль и сопровождение процесса строительства скважины, геолого-геохимические исследования скважины. Совместно с супервайзерами участвовали в процессе решения различных ситуаций, руководствуясь своими знаниями и наработанным опытом ГТИ.

Ю.С.: При строительстве скважины на платформе отрядами ГТИ выполнялись как стандартные исследования и технологический контроль, так и дополнительные работы. К ним можно отнести расчеты и контроль запуска и глушения скважины при проведении пластоиспытаний, участие в планировании технологических операций, предоставление детальной информации в виде диаграмм и отчётов.

Какой график работы у Вас был?

А.О.: График работы, честно говоря, у всего состава партии ГТИ был скользящим, так как работа была очень трудоемкой, ответственной и интересной.

Ю.С.: График работы на платформе такой же как и на обычной буровой - одна смена 12 часов. Всё стандартно, проводили пересменку в виде планерки, на которой обсуждали прошедшие за последние 12 часов операции, а также предстоящие работы.

Хотели бы поехать вновь?

А.О.: С удовольствием поеду на платформу если появится такая возможность, так как за время пребывания там мною лично получен не только большой профессиональный, но и важный жизненный опыт. В процессе работы Заказчик, контролировавший процесс всех работ, не скрывал своего удовлетворения и слаженности работ специалистов нашей партии ГТИ и партии ГИС.

Желаю всем пройти эту школу мужества и мудрости!

Ю.С.: Однозначно да, будет интересно, а это для меня главный стимул. Плюс, работа на платформе вознаграждается дополнительной премией.

Поздравляем с юбилеем!

В **ноябре** коллектив Компании от чистого сердца поздравляет именинников:

с 45-летием

Иваева Дмитрия Всеволодовича,
Куманькову Надежду Николаевну,
Осипова Андрея Ивановича,
Сафиуллина Марселя Ансафовича,
Хамзина Рината Кадыровича.

с 50-летием

Барышникова Сергея Викторовича,
Попова Сергея Юрьевича.

с 55-летием

Ахметзянова Тагира Занивовича,
Петрова Юрия Николаевича,
Титова Алексея Анатольевича.

с 60-летием

Пилюгину Веру Ивановну.

С юбилеем Вас, коллеги!

С 10-летием работы в ОАО «КНГФ»

поздравляем:

Антропова Павла Алексеевича
- Заместитель начальника отдела службы ИТ

Самоделкина Евгения Михайловича
- Ведущий инженер программист службы ИТ

С 15-летием работы в ОАО «КНГФ»

Кузьмина Сергея Сергеевича
- Начальник группы партии

Мобильное приложение Omnicomm

Каждый сотрудник, пользующийся общественным транспортом, сталкивается с проблемой ожидания автобуса. Предназначение данной идеи - сократить опоздание на автобус и минимизировать время нахождения на остановке. Эту возможность реализовали сотрудники отдела производственного контроля (ОПК): Киселев С.А., Жердев С.А., Волков А.В.

Одной из функций ОПК является осуществление контроля за транспортом ОАО «Когалымнефтегеофизика».

В ходе работы реализовали уникальную идею для пользователей вахтовыми автобусами.

На сегодняшний день появилась возможность сотрудникам нашей Компании отслеживать передвижения вахтового автобуса и минимизировать нахождение на остановках в холодный период времени посредством мобильного приложения Omnicomm.

Как известно, при погодных условиях ниже -30°С, большинство работников не берут свои машины и добираются на работу на вахтовом автобусе. Мобильное приложение станет актуальным помощником, для сотрудников ожидающих автобус на остановке.

Чем может помочь мобильное приложение?

Сотрудникам не придется ожидать автобус в холодное время года, ведь хватит и 10 минут чтобы замерзнуть.

Плюсы приложения:

- Удобная визуализация местоположение автобуса.

- Возможность просмотра маршрутов за определенный период времени (выбор даты и времени).

- Возможность использования мобильного приложение в качестве навигатора, имеется большой выбор карт (спутники, гибрид или схемы).

- Гибкий фильтр настройки приложения позволит отследить передвижение автобуса в предыдущие дни.

Новым сотрудникам начинающим ездить на работу на автобусе, приложение подскажет на какую остановку лучше выйти.

Для планирования своего маршрута важно знать 2 правила:

1) Примерное время следования от дома до остановки.

2) Данные в приложении отображаются с задержкой в две минуты, это связано с передачей данных со спутника на сервер и их обработкой.

Будут доступны две функции: трек и карта. По треку можно отследить, какой путь совершал автобус за прошедшие дни. Максимально предоставляется возможность просматривать маршрут на три месяца назад.

Благодаря приложению Omnicomm Вы будете обладать достоверной информацией по местоположению автобусов, а следовательно вовремя будете приезжать на работу.

Как скачать приложение Omnicomm?

Его можно скачать в онлайн магазине приложений: в Google Play и App Store. В поиске вводим название «Omnicomm». Также можно отсканировать QR-код и скачать данную программу.

Перед началом использования приложением необходимо ввести логин и пароль. Учетные данные будут отправлены рассылкой на корпоративную почту отделом ОПК.

Компания КНГФ одна из первых компаний, которая сделала доступным данную функцию для своих сотрудников.

С заботой о Вас, ОАО Когалымнефтегеофизика».

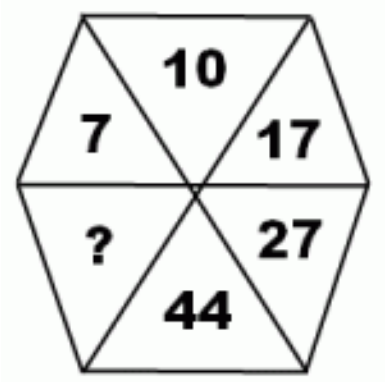
Android

IOS

Логические задачи

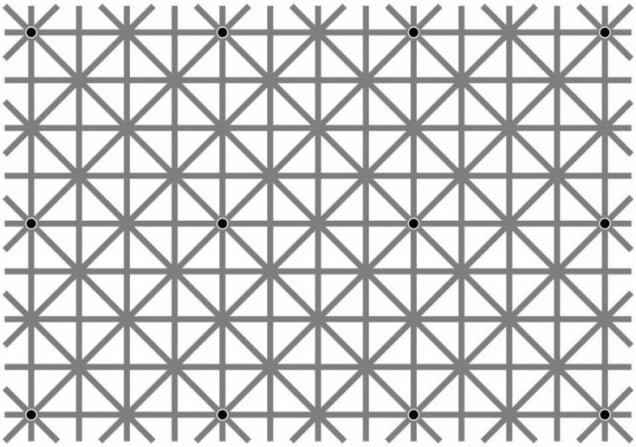
Задание 1.

Чтобы найти, какое число следующее в последовательности чисел, заключенных в многоугольник, нужно определить связывающую их закономерность.



Задание 2.

Сколько черных точек на пересечениях линий вы видите?



Задание 3.

Из какого слова из семи букв можно удалить одну «букву», чтобы осталось только две буквы?

Задание 4. Сколько раз встречается цифра 4 в целых числах от 1 до 50?

Ответы к логическим задачам из выпуска «Корпоративного вестника» № 44

Задание 1.

1. Немного. Месяц старый (видно его отражение в воде).

2. Не скоро. Старый месяц виден на утренней заре.

3. Осень. По положению солнца легко сообразить, что журавли летят на юг.

4. У рек, текущих в Северном полушарии, правый берег крутой. Значит, река течет от нас к горизонту.

5. Судоходна. Видны бакены.

6. Поезд стоит. Светится нижний глазок светофора — красный.

7. Недавно. Он находится сейчас на ближайшем блокировочном участке.

8. Дорожный знак показывает, что впереди железнодорожный переезд.

9. К торможению. Дорожный знак показывает, что впереди крутой спуск.

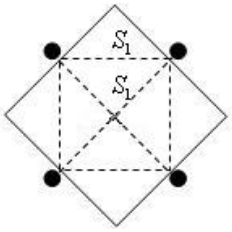
10. Вероятно, есть. Стоит знак, обязывающий машиниста закрыть поддувало.

11. В небе след самолета, сделавшего петлю. Фигуры высшего пилотажа разрешается делать только невдалеке от аэродромов.

12. Знак возле железнодорожного пути показывает, что встречному поезду придется подниматься вверх по уклону. Затормозить его будет нетрудно.

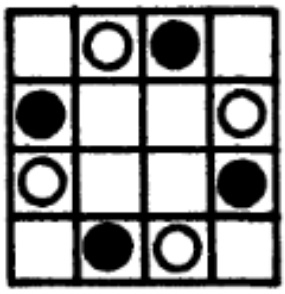
13. Дует. Дым паровоза стелется, а ведь поезд, как мы знаем, неподвижен.

Задание 2. Необходимо сделать поворот на 45 градусов, тогда можно увеличить площадь пруда в два раза, не трогая деревья.



Задание 3.

На рисунке показано расположение монет.



сайт ОАО «КогалымНефтеГеофизика»
www.kngf.org

официальная страница в Instagram
@oao_kngf

официальная группа ВКонтакте
www.vk.com/oaokngf

официальная группа в Facebook
www.facebook.com/kngf.org

Корпоративный вестник ОАО «Когалымнефтегеофизика»
Редакционная группа: Фаритов Раиль, Агалтдинов Олег, Шуматова Анна.
Автор обложки: Эмиль Керимов.
Дата печати: 14 ноября 2018 г.
Тираж: 150 шт.
С вопросами и предложениями обращаться в службу маркетинга, 3 этаж , кабинет КИП-1 (здание АБК).

КОГАЛЫМ НЕФТЕГЕОФИЗИКА
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
КНГФ 1979