

• Зимник-87

За период сильных морозов было потеряно время, за которое проходчики скважин должны были пробурить тысячи метров горных пород.

Сейчас, когда проходка начинает стабилизироваться, важно, чтобы каждый час рабочего времени был использован с максимальным эффектом.

Для этого нужно, чтобы все подразделения, обязаны обеспечивать буровые всем необходимым для ритмичной работы, четко соблюдали свои функции.

Пройдет три месяца и зимние дороги перестанут существовать. От того, как будут обеспечены летние точки бурения, находится в прямой зависимости судьба всех планов геологоразведчиков.

О том, как ведется текущее обеспечение буровых, о ходе завоза материалов на будущие буровые, о проблемах работы на зимнике и о путях их решений говорили участники встречи за «круглым столом», организованной редакцией «Северного луча».

В ней приняли участие: заместитель генерального директора объединения Пурнефтегеология по общим вопросам В. М. ШАНГИН, директор БПТОиК В. С. САВЧЕНКО, начальник ДСУ Р. К. ХАЗИЕВ, заместитель начальника Южно-Таркосалинской НГРЭ Г. В. МОСИН, заместитель начальника Таркосалинской НРЭ Р. Г. МАКУЛОВ, заместитель начальника Таркосалинского АТП В. И. МАРЕЙНИС, начальник автокомпании № 3, секретарь парторганизации АТП П. С. ПЕТРУСЕВ, редактор газеты «Северный луч» В. С. МОТИН, заведующий отделом народного хозяйства редакции А. И. ЛУЧНИКОВ.

В разговоре за «круглым столом» принимал участие инструктор РК КПСС В. Б. ЗАХАРОВ.

НА ОСТРИЕ ВРЕМЕННЫХ ДОРОГ

В сложных условиях заканчивали прошлый год и начали нынешний геологоразведчики объединения Пурнефтегеология.

В. С. МОТИН:

— Для начала хотелось статочно. Причина в том, что узнать, как обстоят дела что дорожники не успевают с завозом машины строить временные склады на буровые? Для этого сдерживает работу

В. М. ШАНГИН: — и это сдерживает работу

— С середины декабря автопредприятия знают все — по середину января были сильные морозы, и все это время не новки на летние точки емкости для сыпучих вещества работали автокраны, не выходит костного парка для ГСМ, ходили в рейсы бортовые. Пока обе экспедиции могут автомашины и трубовозы, принять ГСМ только на линию выходили лишь двух будущих буровых в бензовозы для доставки по количеству 100 тонн на левым бригадам горюче-смазочных материалов, не

— В этом году будут ограждения для жизнеобеспечения буровых. Не дать требности объединения залогом для экспедиций — замерзнут скважинам в трубах. Нам рекомендовано такова была главная задача серьезно заняться вывозом чая, с которой мы справляемся трубной продукцией с про

— Поэтому ни текущие буренные точки. Вопрос ого, ни предварительного этого будет решаться, и это, завоза не велось. Это в зна я думаю, —

— читательной мере повлияло ОСОБАЯ ТЕМА ДЛЯ на плач. Если к 10 фев РАЗГОВОРА.

— Сдерживает поставки грузов прошлого года на летние точки бурения было до зов железная дорога. Организовано 6800 тонн грузов, низации МПС слишком

— то к этой дате нынешнего сто, на наш взгляд, объемы года — 1200 тонн. Всего ляют ограничения на про

же необходимо завезти на пуск вагонов в адрес будущие буровые Таркосалинского куста 24576 тонн возможности четко планируют работу по получению различных материалов и разрешают грузов.

— плюс 6 тысяч тонн оборудования для новых станций. Стимулировать и дисциплиновать. Из этого количества планируется деятельность для обеспечения будущих АТП, БПТОиК, экспедиции 26 буровых Таркосалинской ции, ДСУ по доставке грузов НРЭ необходимо доставить зов на буровые должны за на них 13451 тонн. Ключенные в этом году

— Пока полностью «закрыта» внутренние договоры, когда одна точка, и на торые дают им полную са

— четыре завезен цемент. Южно-Таркосалинская тии решений, возможность

— ИРЭ готовит к бурению взаимоконтроля и должны 16 точек, из которых «за улучшить взаимоотношения крыто» три.

— Медленно идет доставка цемента (всего нужно за свою работу АТП, и особых везти 2 тысячи тонн), ко претензий у нас к руковод

струю нет. Однако количество заправки горюче-смазочными веществами емкостей на крановой технике, выделаемой подразделениям объединения, недостаточно

— В. Б. ЗАХАРОВ: — А что скажут на этот счет представители АТП?

В. И. МАРЕЙНИС:

— В настоящее время в АТП — 27 кранов. Из них работают — 24. Для того, чтобы удовлетворить потребности заказчиков необходимо иметь их не менее

35.

Буровые удаляются от базы на расстояния большими 200 километров, поэтому встает вопрос о том, чтобы на каждой такой точке был свой кран. Возможностей таких у нас пока нет.

В. М. ШАНГИН:

— Даже этого количества кранов с трудом, правда, но может хватить, чтобы удовлетворить потребности геологических организаций. Из 24 исправных кранов в адрес заказчиков-геологов

— Г. В. МОСИН:

— Не лучшее положение и в Южно-Таркосалинской экспедиции. У нас буровые на трех площадках неукомплектованы емкостями.

В. М. ШАНГИН:

— Пополнять емкостной парк мы, безусловно, будем. Но есть причины от нас независящие.

Поставку объединению емкостей сдерживают железные дорожники. Так, в Тюмени стоят, готовые к отправке 40 емкостей по 25 кубометров каждая. Но на них объявлена, так называемая, конвенция — ограничение, и мы вынуждены

ждать, когда ее отменят.

Такое положение склада ремонта, то, оказывается: дывалось и в прошлом году. А в лучшую сторону

отношение железнодорожников к нам не меняется: не

могут они вникнуть в наши потребности, а поэтому ограничивают или разрешают перевозку грузов, как считают нужным сами.

В. С. МОТИН:

— Можно иметь все возможные для обеспечения всем необходимым летних точек: и автомобили в достаточном количестве, и

— грузы... Но если не будет нормальных дорог на эти точки, то они так и не станут буровыми площадками.

Как оценивает руководство ДСУ деятельность по строительству зимников и их содержанию, что мешает работникам управления в

— срок строить склады для сыпучих веществ?

Р. К. ХАЗИЕВ:

— Высказывания представителей АТП и товари

ща Шангина касательно сдерживания завоза цемента в летних точках. Но в процессе работ водителей экспедиции обеспечить не могут {нет достаточного количества емкостей на точках. Как руководители геологических организаций собираются выходить из этого положения? Времени ведь осталось мало, а загравление ГСМ всего одна емкость вместительностью 100 кубометров на Р-800?

Р. Г. МАКУЛОВ:

— На днях мы закончили обеспечение ГСМ текущего бурения и в плотную занялись летним завозом в части ГСМ. Готовы емкости на Р-311 и Р-320. Подготавливаем еще 2 емкости (каждая по 400 кубометров), получили и отправили на подбазу Воентранса. Емкости в рулонах и вскоре начнем их разворачивать. Но, к сожалению, экспедиции все равно не хватает резервуаров для

— Приехали на Р-802, а вместе с сараем — развалюха, чуть ли не на подпорках.

Что касается дорог, то здесь у нас тоже есть слабые места. Одно из них — мало мощный парк техники.

ДСУ в нынешнем году

— сдерживает 984 километра

— дорог. Из них 490 километров

— зимников построено новых,

остальные — восстановлены.

В. С. САВЧЕНКО:

— Проблем у нас больше, чем хотелось бы. Главная из них — нет четкости в выделении машин и автокранов. На базе скопилось

— большое количество матери

алов: 2,5 тысячи тонн бара

та, около 2 тысяч тонн це

ментата, много глинозема;

— и строительные площа

дки на тупиках загромождены, а

машины нам выделяются ма

ло. За январь мы отгрузили

— всего на 9 процентов це

мента.

находится как бы в центре и нам приходится рабо

тать в окружности 360 градусов. Расстояния большие

и, чтобы, скажем, отремонти

ровать трактор, нужно везти

— людей. На подбазе в Пуроз

ске у АТП нет диспетчера

и мы не знаем, когда и

сколько машин придет под

загрузку. Вследствие этого

договор, заключенный со

смежниками, не выполняется.

В. И. МАРЕЙНИС:

— Да, действительно, в

вопросах координации дей

ствий с заказчиками есть

пока недоработки, и это по

ложение мы будем испра

зывать. Большой опыт в этом

плане накоплен в объедине

нии Мегионнефтегеоло

гия, в котором есть транс

портный отдел, координа

ющий действия всех орга

низаций, участвующих в ра

боте на зимниках.

Сейчас этот опыт мы изу

чили и видимо, в следую

щем году наши взаимоотно

шения со смежниками зна

чительно улучшатся. А от

туда идут 2–3 часа.

этих выигрывают все.

ОТ РЕДАКЦИИ: Во время встречи за «круглым столом» было поднято много важных вопросов.

Это и нехватка емкостей для ГСМ, и недостаточная

активность коллектива ДСУ в обустройстве площа

док под будущие буровые, и несогласованность в дей

ствиях смежников, и эффективность использования авто

кранов и т. д.

О том, как будут решаться проблемы, о которых

говорили участники встречи в редакции, мы будем

и в дальнейшем информировать наших читателей.

П. С. ПЕТРУСЕВ:

— Наше взаимодействие будет полным, если мы будем вникать в нужды друг друга. Но ДСУ не всегда идет нам навстречу.

Не первый год говорим о том, продолжает Петрусев, что на зимниках нет «карманов» для разъезда техники. Недавно я проехал от Пурозска, где находится подбаза БПТОиК до Р-802. Встретился на пути трубовоз — водители потеряли полтора часа, чтобы разъехаться. И таких «карманов» на этом 100-километровом отрезке дорог нет ни одного. Это вызывает большое недовольство водителей, вы водите технику из строя.

Приехали на Р-802, а вместе

с сараем — развалюха, чуть

ли не на подпорках.

В. С. МОТИН:

— А какие проблемы есть у работников базы производственного-технического обеспечения и комплектации?

В. С. САВЧЕНКО:

— Проблем у нас больше, чем хотелось бы. Главная из них — нет четкости в выделении машин и автокранов. На базе скопилось большое количество матери

алов: 2,5 тысячи тонн бара

та, около 2 тысяч тонн це

ментата, много глинозема;

— и строительные площа

