ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования

Н-СКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НЕФТЕГАЗОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Институт транспорта

КАФЕДРА «ЭКСПЛУАТАЦИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ МАШИН»

**Отчёт по преддипломной практике в Н-ском управлении технологического транспорта и специальной техники.**

Выполнил: студент группы СТЭ-хх

 Г.Б. Гэндальф

Проверил: руководитель дипломного проекта

 ст. преподаватель

 Т.К. Мудакович

Руководитель практики начальник от предприятия: УТТ и СТ Л.У. Йодо

Зион 2008

Прохождение преддипломной практики я осуществлял в Н-ском Управлении технологического транспорта и специальной техники ООО «Шараш Монтаж». Данное управление ведет свою историю с момента организации автотракторного предприятия на базе Н-ского автотранспортного предприятия «Шараш Монтаж» в 1982 году. На момент создания автотракторное предприятие насчитывало 34 единицы техники. В 1984 году переименовано в Н-ское предприятие технического транспорта и специальной техники. В 1999 году переименовано в Управление технологического транспорта и специальной техники. УТТ и СТ. Управление является составным звеном в структуре ООО «Шараш Монтаж», дочернем предприятии АО «Шараш».

**Реквизиты**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование | ООО " Шараш Монтаж " |
| Реквизиты предприятия | Почтовые | Банковские |
|  |  |

**Руководящий состав**

|  |  |
| --- | --- |
| Должность | Ф.И.О. |
| Начальник УТТ и СТ |   |
| Главный инженер |   |
| Главный механик |  |
| Зам. начальника по эксплуатации |  |
| Зам. гл. инженера по ООТ и ОС |  |
| Начальник ПТО |  |
| Начальник службы эксплуатации |  |
| Начальник ОК и СР |  |
| Руководитель УКГ |   |
| Начальник ОБДД |  |
| Начальник РММ |   |
| Начальник гаражной службы |   |

УТТ и СТ г. Н-ска - одно из трёх региональных управлений технологического транспорта и специальной техники ООО «Шараш Монтаж» и одно из самых крупных транспортных предприятий города. Основные задачи: доставка обслуживающего персонала к месту работы, перевозка строительных грузов и технологического оборудования, обеспечение технологического процесса транспорта газа спецтехникой. Являясь многопрофильным транспортным предприятием, включает в свой состав следующие структурные единицы - транспортные колонны:

1) автоколонна №1 – 81 единица техники, из них 37 – пассажирские перевозки, 28 – специальная техника; 16 единиц легкового транспорта.

2) автоколонна №2 – 79 человек, 116 транспортных средств (длинномерный транспорт, тягачи, полуприцепы). Дислокация – стояночная площадка Ххххх, находящаяся на территории Н-ского линейно-производственного управления магистральных газопроводов ООО «Шараш Монтаж».

3) автоколонна №3 – работы на линейной части, выполнение пуска и приёмки поршней, проверяющих магистральный газопровод, установка шаровых кранов большой массы в труднодоступных местах. Работы осуществляются на территориях ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж», ПТУ «Н-ск РемШараш», участков АБВ ГДЕиП и треста «Н-ск Шарстрой». Коллектив автоколонны №3 насчитывает 63 специалиста (автокрановщики, машинисты автомобильного или пневмоколёсного транспорта, машинисты крана – трубоукладчика, машинисты подъёмника (вышки)).

4) автоколонна №4 – обустройство площадок компрессорных станций и крановых узлов, отсыпка промплощадок и подъездных путей к запорной арматуре, выполнение планово-предупредительных ремонтов газопроводов ЛПУ. Автоколонна имеет достойное техническое оснащение, среди прочего – вездеходы ДТ-10П, ГТТ, 10-Д9Н, КОМАЦУ.

5) автоколонна №5 – 83 специалиста, 60 машин (бензовозы, бульдозеры, самосвалы, аварийные автомобили УМП, бортовые грузовики, длинномеры, вахтовки),17 единиц дорожно–строительной техники , 7 единиц вездеходной техники. Обеспечивает обслуживание Н-ской компрессорной станции, работает на линейной части газопроводов, имеет на своей территории тёплый стояночно-ремонтный бокс.

6) автоколонна №6 – удовлетворение заказчиков в грузоперевозках, доставка работников к месту работы, обеспечение технологическим транспортом и спецтехникой, проведение плановых технологических и аварийно-восстановительных работ на газопроводах Тудым-Сюдым, Там-Сям, доставка оборудования, стройматериалов и комплектующих на КС-Хххххх. Коллектив насчитывает 107 человек. 93 единицы техники.

7) автоколонна №7 – обслуживание Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж» (грузо-пассажирские перевозки, технические функции). 94 человека,81 единица техники. На территории имеются стояночные боксы и гаражи.

8) автоколонна №8 – обслуживает Н-ское ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж». 56 единиц техники: 10 бортовых автомобиля, 10 – гусеничных вездеходов, 3 самосвала, 3 легковых автомобиля, 15 единиц спецтехники, 13 пассажирских автобуса. Коллектив – 67 человек.

9) автоколонна №9 – обслуживание Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж».103 человека и 95 единиц техники. Имеет в своей структуре АЗС, 2 площадки подогрева, бытовые помещения для водителей, агрегатный цех, токарный цех, вулканизаторный цех, оборотный склад запчастей, склад резиново-технических изделий, сварочный пост, административное здание.

10) автоколонна №10 – обеспечение транспортных нужд Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж». Из имеющейся техники: спецфургоны, УМП, ППУА, бульдозеры, экскаваторы, гусеничные вездеходы. Состав колонны: 64 человека, 54 единицы техники.

11) автоколонна №11 – общая численность работающих – 75 человек; 52 единицы автотранспорта. 17 из них осуществляют пассажирские перевозки, 20 – транспортировка грузов, 15 единиц – спецтехника. Основные задачи, помимо грузопассажирских перевозок – промышленный технологический процесс компрессорной станции, ГРС и газопроводов Н-ского участка.

12) автоколонна №12 – 74 человека, количество техники – 68 единиц. Задачи автоколонны – удовлетворение потребностей ООО «Шараш Монтаж» в пассажиро- и грузоперевозках, обеспечение технологическим транспортом и спецтехникой, проведение плановых, технологических и аварийно-восстановительных работ основного заказчика – Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж», обслуживание газопроводов Оппа-Хоппа, Трям-Пам I и Трям-Пам II.

13) автоколонна №13 - обеспечение технологическим транспортом и спецтехникой, перевозка грузов и работников Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж». 125 работников, 60 единиц техники, 2 стояночных бокса, ремонтно-механическая мастерская, АЗС.

14) участок механизации автоколонны №9 – 29 человек,23 единицы техники, дислоцирующейся в г. Н-ск и г. М-ск. Обслуживание Н-ской КС, грузопассажирские перевозки.

Помимо автоколонн, в составе УТТ и СТ также присутствуют дорожно-эксплуатационные участки, обеспечивающие безопасность движения, надзор за техническим состоянием внутрипроизводственных, поселковых, трассовых автодорог и проездов, отсыпку обочин, содержание зимников и т.д.

ДЭУ-1 осуществляет содержание и ремонт дороги Ххххх-КС -219 км, трассовые и внутрипроизводственные проезды Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж»; 29 человек, 27 единиц техники.

ДЭУ-2 осуществляет содержание и ремонт дороги М-ск -Н-ск с 219 км до 326 км, поселковые и и внутрипроизводственные проезды КС Ххххх – 180 км.

ДЭУ-3 осуществляет содержание и ремонт дороги Ххххх-Хххххх с 327 км до 425 км, КС Ххххх - Ххххх, трассовых проездов КС. Коллектив – 37 человек.

ДЭУ-4 осуществляет содержание и ремонт дорог Н-ского ЛПУ МГ ООО «Шараш Монтаж» (118 км автодорог). Коллектив ДЭУ – 50 человек. Количество техники – 25 единиц.

Помимо этого, в структуру УТТ и СТ входят жилищно-эксплуатационный участок, занимающийся благоустройством и поддержанием технической исправности инженерных коммуникаций Х микрорайона г.Н-ск; общежитие «Ххххх», обеспечивающее проживание работников Н-ского УТТ и СТ, а также сотрудников, работающих вахтовым методом; культурно-спортивное сооружение «Хххх» предназначено для организации активного отдыха сотрудников УТТ и СТ, обеспечение медицинской помощи, проведение развлекательных мероприятий, совещаний и собраний.

Организационно-производственная структура Н-ского УТТ и СТ включает в себя:

-*Отдел кадров и социального развития* – планирование работы с персоналом, подбор и расстановка кадров, обучение и развитие, кадровый резерв, молодёжная политика, оценка труда персонала, социально-психологическое обеспечение работы, социальная политика, мотивация труда и корпоративная культура.

- *Службу эксплуатации* – обеспечение технологическим, специальным транспортом и механизмами объектов транспорта газа согласно паспортам оснащённости, внеочередное обеспечение техникой основных производственных подразделений ООО «Шараш Монтаж», объектов жизнеобеспечения, содержание дорог с твёрдым покрытием, строительство и обслуживание зимних дорог Н-ского региона, проведение погрузочно-разгрузочных работ и предоставление грузоподъёмных механизмов для проведения монтажных и строительных работ .

-*Учётно-контрольную группу* – обработка, учёт информации, текущие платежи, операции по банку, бухгалтерский учёт.

-*Планово-экономический отдел* – планирование, прогнозирование и анализ текущей деятельности УТТ и СТ.

-*Отдел организации труда и заработной платы* – совершенствование форм организации труда работников, систем оплаты труда, установление тарифных ставок, должностных окладов с учётом уровня профессиональных качеств и квалификации сотрудника, аттестация рабочих мест по организации, нормировании и условиям труда.

-*Юрисконсульта* – претензионно–исковая и договорная работа, консультирование служб и отделов по правовым вопросам, государственная регистрация прав на недвижимое имущество, представительство организации в органах государственной власти, муниципального управления, в надзорных и контролирующих органах, а также подготовка и согласование проектов приказов, правовое информирование работников аппарата управления.

-*Производственно-технический отдел* – разработка всех видов нормативов, организация рационализаторской работы, учёт и анализ результатов эксплуатации автотранспортных средств и дорожно-строительной техники, расчёт по налогам, оформление договорных отношений со сторонними организациями, оформление регистрационных документов в органах НКВД и СМЕРШ, участие в проведении годовых технических осмотров.

-*Отдел охраны труда и окружающей среды* – охрана труда и промышленной безопасности, противопожарная безопасность, работы по ГО и ЧС, природоохранные мероприятия, соблюдение экологического законодательства.

-*Ремонтно-механические мастерские* – проведение периодических технических осмотров, текущий ремонт, модификация и усовершенствование технологического транспорта, специальной техники, дорожно-строительных машин, пассажирского и легкового автотранспорта .

-*Механо-энергетическую службу* – жизнеобеспечение промышленных объектов управления, обеспечение надёжной и безопасной эксплуатации механического и энергетического оборудования (станочного, газового, гаражного, электрооборудования), инженерных коммуникаций, их своевременного планового и текущего ремонта.

-*Гаражную службу* – технический надзор за выполнением работ по капитальному ремонту зданий и сооружений подрядными организациями, поддержание надлежащего санитарного состояния территории предприятия, производственных и служебных помещений, разгрузочно-погрузочные работы, проведение текущих и капитальных ремонтов зданий и сооружений, составление планов по капитальному ремонту и строительству объектов УТТ и СТ.

-*Отдел безопасности дорожного движения* – предупреждение дорожно-транспортных происшествий и профилактика нарушений дорожного движения, выпуск на линию технически исправного транспорта, и постановка на ремонт неисправного.

-*Группу программирования и технического обслуживания персональных ЭВМ* – внедрение информационных технологий в работу УТТ и СТ, создание и обслуживание электронных средств хранения, учёта и переработки информации, баз данных, автоматизированных систем управления и связи.

-*Службу материально-технического обеспечения* – обеспечение материально-техническими ресурсами Н-ского УТТ и СТ, хранение и учёт запасных частей, агрегатов, расходных материалов.

-*Службу безопасности* – контрольно-пропускного режима, сохранность имущества предприятия.

Н-ское УТТ и СТ постоянно следит за соблюдением техники безопасности, постоянно проводит инструктажи и своевременно предоставляет работникам инструкции по технике безопасности.

**Инструкция по охране труда в особых условиях Крайнего Севера №ххххх**:

1.ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ.

1.1 Настоящая инструкция регламентирует основные требования по безопасности труда при работах в особых условиях Крайнего Севера, характеризующиеся в первую очередь низкими температурами.
1.2 Лица, принимаемые на работу в районы Крайнего Севера, подлежат предварительному мед. освидетельствованию для установления их пригодности к работам в указанных условиях

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТ

2.1.Водители и другие работающие на открытом воздухе должны быть обеспечены спец. одеждой и спец. обувью с повышенным суммарным тепловым сопротивлением, а также защитными масками для лица. В зимнее время водителю запрещается выезд в рейс без теплой спецодежды, спец. обуви.

2.2.Запрещается выпуск в рейс автомобили, имеющие неисправные устройства для обогрева салона и кабины.

2.З.При направлении транспортных средств для совместной работы администрация должна приказом назначить ответственного за технику безопасности. Выполнение требований этого ответственного обязательно для лиц, находящихся в колонне.

2.4.Перед выходом на трассу транспортных средств должно быть тщательно проверено их техническое состояние в соответствие с требованиями, предъявляемыми к ним «Правилами техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта». Запрещается выпускать на линию транспортные средства с обнаруженными неполадками.

2.5.Транспортные средства должны быть специально подготовлены для зимней эксплуатации:

тщательно промыты и очищены системы охлаждения топливопроводов, топливных баков и др.;

двигатель заправлен антифризом (для системы охлаждения) и соответствующими сортами топлива и смазки;

утеплены аккумуляторные батареи и плотность электролита доведена до зимних норм;

проверены и отрегулированы тормозные системы;

отремонтированы имеющиеся и изготовлены недостающие цепи

противоскольжения;

установлены фары с противотуманными фильтрами;

утеплены кабины, установлены и подключены приспособления для ее обогрева.

2.6.Транспортньие средства должны быть обеспечены топором, лопатой, буксирным тросом, паяльной лампой, огнетушителем, пеньковыми канатами, приемо-передающей радиостанцией и другими необходимым инвентарем ,а также питанием, необходимым на весь срок рейса, и неприкосновенным запасом еще на пять дней.

2.7.Выезжающие зимой в рейс, должны быть одеты в теплую одежду и обувь. Запрещается провоз недостаточно тепло одетых и обутых людей вне территории поселков.

2.8.Выезжающие в рейс должны быть обучены мерам защиты от обморожения и оказанию доврачебной помощи.

2.9.Выезжающий в рейс должен иметь при себе спички в непромокаемой упаковке и карманный электрический фонарь.

З.ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ РАБОТ.

3.1 .Работающим на открытом воздухе при эквивалентной температуре наружного воздуха ниже —25 °С должен быть обеспечен ежечасный обогрев в помещении с температурой воздуха ниже 25 °С.

3.2.Эксплуатация транспортных средств и механизмов в районах Крайнего Севера должна осуществляться в соответствии с «Правилами охраны труда для предприятия автомобильного транспорта».

3.3.В зимнее время средства транспорта и механизмы должны выезжать как по трассе, так и по дорогам вне поселков колоннами не менее чем из двух машин, которые должны следовать друг за другом в пределах прямой видимости. При этом должна быть обеспечена возможность возвращения всех людей на одной из машин в случае выхода из строя другой машины.

3.4.Периодически в обусловленное время, старший по колонне обязан сообщить диспетчеру о своем местонахождении и условиях выполнения рейса, что должен регистрировать диспетчер в специальном журнале.

3.5.В случае отсутствия связи, не позднее 5 часов после установленного контрольного времени диспетчер обязан организовать розыск и оказание помощи колонне.

3.6.Если во время пурги транспортные средства вынуждены остановиться в пути, в колонне должен быть натянут пеньковый канат для ориентирования во время перехода от одной машины к другой.

3.7.дороги в снегозаносимых районах должны быть обозначены хорошо видимыми вехами высотой не менее 2 м над поверхностью снега с расстояниями между ними не более 50 м на транспортных дорогах, и не более 10 м на пешеходных.

3.8.В морозную и особенно ветреную погоду необходимо уши, нос, щеки смазывать несоленым жиром, а по окончании работы на открытом воздухе его необходимо смыть теплой водой с мылом.

3.9.Все работы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава должны производиться в отапливаемых помещениях.

3.10. При устранении технической неисправности на линии на открытом воздухе, если они проводятся лежа под автомобилем или стоя на коленях, необходимо применять утепленные маты.

3.11 .для предупреждения случаев обморожения при устранении неисправностей в пути следует работать в рукавицах. Запрещается прикасаться к металлическим предметам, деталям и инструментам руками без рукавиц.

3.12.При заправке автомобиля, механизма топливом заправочный пистолет необходимо брать в рукавицах, соблюдая особую осторожность, чтобы не облить топливом одежду, кожу рук, тела.

3.13 .Запрещается перевозить пассажиров, грузчиков и сопровождающих лиц в открытом кузове.

3.14. При вынужденном нахождении в неподвижном положении работающему время от времени необходимо делать пробежки и разминки.

3.15.Запрещается в зимнее время, независимо от состояния погоды, уход людей за пределы жилой и производственной зоны без письменного разрешения руководителя. При этом выход может быть разрешен группе в составе не менее 2-х человек. При выходе группы должностным лицом должны быть зарегистрированы маршруты ее движения, ожидаемое время ее возвращения или прихода на контрольные пункты, которые имеют связь с базой. В случае отсутствия группы в условленное время на контрольных пунктах должны приниматься меры к розыску людей и оказания им помощи.

4.ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ.

4.1 .Во время пурги транспортные средства должны останавливаться, в колонне должен быть натянут пеньковый канат для ориентировки во время перехода от одной машины к другой.

4.2.Воздействие на организм низкой температуры вызывает переохлаждение тела человека и обморожение отдельных его участков.

Различают четыре степени обморожений:

а) первая степень характеризуется краснотой и отечностью; после отогревания кожа на пораженном участке краснеет, затем отсекает и через некоторое время начинает шелушиться; все эти явления проходят через 2-3 дня, однако повышенная чувствительность обмороженного места к холоду остается надолго:

б) вторая степень характеризуется образованием пузырей; пузыри подсыхают через 10-12 дней, а выздоровление наступает в течении двух-трех недель;

в) третья степень характеризуется омертвлением кожи и подкожной клетчатки: ткани при этом нечувствительны сине-багрового цвета; заживление происходит медленно;

г) четвертая степень характеризуется омертвлением части тела со всеми ее тканями (например, стопы, пальцев, ушей), при этом конечности синюшны, бледны, нечувствительны, холодны на ощупь, покрыты пузырьками с кровянистым содержимым, выздоровление наступает медленно, особенно если к обморожению присоединяется инфекция.

4.3.При общем переохлаждении или обморожении больного необходимо срочно доставить в лечебное учреждение или немедленно вызвать врача. Если врачебная помощь немедленно оказана быть не может, следует принять неотложные меры для оказания первой помощи.

4.4.В легких случаях охлаждения всего тела с общим согреванием необходимо сразу же напоить пострадавшего горячим чаем и накормить горячей пищей. Иногда одного этого бывает достаточно для восстановления нормального теплового состояния организма.

4.5.При обморожении необходимо быстро доставить пострадавшего в теплое помещение или к костру. Побелевшие открытые части тела (щеки, нос, уши)следует растереть чистой рукой, или рукой смоченной спиртом, или водой до появления красноты и чувствительности , нельзя растирать обмороженные участки тела снегом, так как мелкие льдинки, имеющиеся в снегу, могут нарушить целостность кожи, а в образовавшиеся мельчайшие царапинки могут попасть микробы. имеющиеся в снегу или на теле человека.

4.6.При обморожении конечностей необходимо принять все меры для быстрейшего восстановления кровообращения, для чего у пострадавшего, помещенного в теплое помещение или к костру, следует обнажить обмороженные части тела. Снять осторожно обувь, чтобы не повредить обмороженные пальцы. Если без усилия этого сделать нельзя, распарывают обувь ножом по шву. Больному надо дать горячий чай, кофе. Согретые обмороженные конечности следует массировать, чтобы в них скорее восстанавливалось кровообращение. Если есть возможность ,конечности пострадавшего на 20-З0 минут поместить в ванну с температурой воды 18-20 °С и добавляя горячую воду, температуру воды довести до 37-38 °С.

В ванне конечности моют с мылом, легко массируют, растирают и одновременно делают активные движения. Когда конечности согретотся и порозовеют массаж и дальнейшее согревание следует прекратить. Кожу осторожно следует насухо вытереть, обтереть спиртом или водкой и наложить сухую стерильную повязку, хорошо утепленную слоем ваты.

4.7. Если кровообращение восстанавливается медленно, покрасневшая кожа имеет синюшную окраску, то пострадавшего следует срочно доставить в больницу для оказания квалифицированной помощи.

4.8. В тех случаях, когда первую мед. помощь приходится оказывать пострадавшему в период появления у него красноты, отечности и даже пузырей, нельзя массировать, растирать и активно согревать конечности больного, так как это может вызвать дополнительную травму тканей кровеносных сосудов и нанести большой вред пострадавшему. В таких случаях необходимо протереть кожу в местах повреждения влажной марлей или мягкой тканью и затем марлей, смоченной спиртом. Затем следует наложить стерильную утепленную повязку и отправить больного в лечебное учреждение.

4.9. Особым видом обморожения является «траншейная стопа» (4-я степень обморожения), развитие которой является результатом воздействия на работающего в течение 4-6 дней неблагоприятных природных условий, и характеризуется синюшностью, небольшой отечностью пальцев и тыла стопы. Эту форму обморожения следует выявлять в самом начале своевременным и регулярным осмотром ног.

4.10. Во всех случаях обморожения пострадавшего необходимо показать врачу, так как даже в легких случаях обморожения иногда требуется введение противостолбнячной сыворотки.
Пострадавший с обмороженными нижними конечностями должен быть отправлен в стационар, при этом предварительно следует утеплить ноги и держать ах в приподнятом положении.

5.ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РАБОТ.

5.1. После окончания работ спецодежду и спец. обувь следует подсушить в специально отведенных помещениях.

За время прохождения преддипломной практики я ознакомился со многими производственно-организационными вопросами, возникающими в процессе деятельности УТТ и СТ и методами их решения, детально прояснил для себя организационно-производственную структуру предприятия, цели и задачи служб и отделов, входящих в её состав, ознакомился с нормативными документами, должностными инструкциями и прочей документацией, участвовал в деятельности предприятия технологического транспорта и специальной техники. Полученные в процессе преддипломной практики на Н-ском УТТ и СТ ООО «Шараш Монтаж» знания позволили мне определить нужные направления, в которых следует вести разработку своего дипломного проекта и вне всякого сомнения станут мне необходимым подспорьем в написании моей работы.