

					<i>ТКТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО</i>	<i>Лис</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дат</i>		<i>3</i>

ВВЕДЕНИЕ

В силу огромной протяженности территории водный транспорт имеет важнейшее стратегическое значение не только для развития экономического потенциала России, укрепления ее инфраструктурных основ, но и для обеспечения государственного единства и национальной безопасности страны. Кадровая составляющая представляет собой необходимый и неотъемлемый элемент эффективного государственного управления во всех сферах и отраслях народного хозяйства, в том числе в области водного транспорта. Известная фраза исторического деятеля «кадры решают все» сегодня не утратила своей актуальности, ее смысл наполнился обновленным содержанием и требует нового осмысления.

Сложившаяся к настоящему времени и существующая сегодня система специализированных образовательных учреждений в сфере водного транспорта представлена достаточным количеством организаций. Они непосредственно осуществляют подготовку кадров по программам послевузовского, высшего, среднего, а также начального профессионального образования для всей инфраструктуры водного транспорта. В вертикально-интегрированных образовательных комплексах подготовка сотрудников осуществляется в соответствии как с национальными стандартами, так и международными требованиями, что обеспечивает успешную встраиваемость отечественного образования в международную образовательную среду (Индустрию). В итоге сеть высших заведений, подведомственных Федеральному агентству морского и речного транспорта, в целом справляется со своей задачей и удовлетворяет потребности в подготовке профильных кадров.

Тем не менее приходится констатировать, что, к сожалению, на современном этапе развития Российского государства в силу ряда объективных и субъективных обстоятельств кадровое обеспечение водного транспорта подвержено существенным негативным факторам.

					<i>ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО</i>	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дат</i>		4

1 РАЗДЕЛ 1. Характеристика

1.1 Краткая характеристика индивидуального предприятия «ИП Яковлев»

Паромы обеспечивают транспортное сообщение между земельными участками, разделенными водной преградой. Обычно это происходит, когда построить мост невозможно или нецелесообразно по разным причинам.

Паром может работать не только для перевозки пассажиров. Его можно использовать для организации движения грузов автомобильным и даже железнодорожным транспортом.

Водный транспорт. Осуществляет значительную долю межконтинентальных перевозок массовых и генеральных грузов, пассажиров и багажа в районах, имеющих выход к морям и, возможно, недостаточно развитой сетью наземного транспорта. В силу преимущественно международного характера деятельности морского транспорта к основным источникам права в данной сфере относятся: международные договоры (конвенции) с участием Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания РФ, признаваемые в России обычаи торгового мореплавания, ГК РФ, Устав морского регистра и др.



1.2 Краткая характеристика цеха (участка)

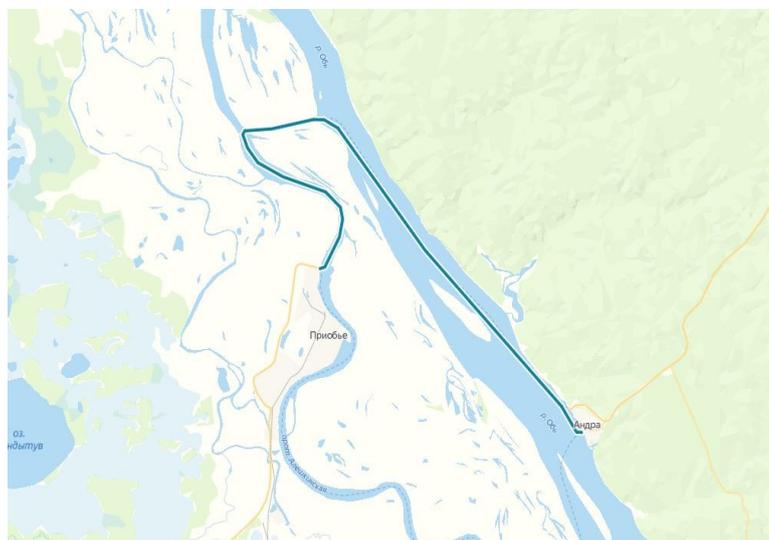
Речные пути подразделяются в зависимости от глубины и пропускной способности на 7 классов и 4 основные группы: сверхмагистраль (1-й класс), магистраль (2-й класс), пути местного значения (4-й, 5-й классы), малые реки (6-й, 7-й классы). На речном транспорте существуют различные технические

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		5

сооружения, обеспечивающие эффективность и безопасность работы. Это, прежде всего, шлюзы для перехода судов с одного уровня воды на другой, бакены — знаки для обозначения опасностей на пути или ограждения фарватера, створы — знаки в виде башенных сооружений или столбов, устанавливаемые на линии фарватера для обозначения направления, мест поворотов и т.д., семафоры — мачты на берегу, посылающие разрешающие или запрещающие проход судов сигналы и др. Фарватер (от голл. Vaarwater, varen — двигаться, плавать и water — вода) — безопасный проход по водному пространству, характеризующийся достаточной глубиной.

В данном случае районы плавания паромной переправы следующие:

пгт. Андра – пгт. Приобье, Река: Обь (протока Алешкинская и малая Обь), Район плавания класс «Р», рассчитан для плавания при волне высотой 1, 2 м и длиной 12, 5 м. Условия плавания речные, как правило, магистральные реки и большие притоки.



					ТКТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		6

2. РАЗДЕЛ 2 Виды работ и кадровый состав

2.1 Виды работ, выполняемых на участке

Флот – совокупность судов различного назначения, типа и размера. В соответствии с назначением весь флот классифицируется на следующие группы:

грузовые суда: сухогрузы–лесовозы, контейнеровозы, балкеры, универсальные суда и т.д.; рефрижераторный флот – перевозка рыбы, мяса, фруктов;

наливные суда (танкеры) – нефтевозы, газозовы, масловозы, спиртовозы;

комбинированные суда – нефтерудовозы и т.д.;

морские паромы – перевозка железнодорожных составов, автомобилей, пассажиров;

пассажирские суда;

промысловые суда;

служебно-вспомогательные и специальные суда – буксиры, спасательные корабли, ледоколы, лоцманские суда, военные суда, исследовательские корабли.

Морской (торговый) порт – комплекс сооружений, расположенных на специально отведенной территории и акватории, предназначенных для обслуживания судов, пассажиров, осуществление операции с грузами и других услуг. По основной выполняемой функции морские порты принято различать на:

порты общего назначения – осуществляют обслуживание российских и иностранных судов, пассажиров, перегрузку и обработку различных грузов;

специализированные порты – осуществляют переработку определенных грузов – лесные, рыбные и т.д.;

промышленные порты – обслуживают отдельные крупные предприятия, индустриальные узлы, промышленные районы.

Паромный теплоход БТ-700 выполняет функцию перевозки транспорта что называется «С берега на берег». Виды работ выполняемых кадровым составом на данном участке могут быть следующими: Контроль режима главных и вспомогательных дизелей, швартовые работы, чистка, смазка и ремонт дизелей под руководством судового механика, бесприкословное выполнение команд старшего состава.

2.2 Кадровый состав водного транспорта

В состав экипажа судна входят лица командного состава судна, судовая команда, а в состав экипажа пассажирского судна – также работники, обслуживающие пассажиров судна.

К командному составу судна относятся капитан судна, механики и электромеханики, рулевые мотористы, повара.

Судовая команда состоит из работающих на судне лиц, которые не относятся к командному составу судна и обслуживающим пассажиров судна работникам.

Лица, входящие в состав экипажа судна, должны быть включены в список членов экипажа судна, ведение которого является обязанностью капитана судна.

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лис
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		7

Требования, предъявляемые к членам экипажа судна:

К назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным Правительством Российской Федерации.

К работе на судне допускаются лица, годные к такой работе по состоянию здоровья.

Иностранные граждане и лица без гражданства, входящие в состав экипажа судна, не могут назначаться на должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалистов. Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

					<i>ТКТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО</i>	<i>Лис</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дат</i>		8

3. РАЗДЕЛ 3. Рабочий процесс с соблюдением технической безопасности

3.1 Технологический процесс

Технологический процесс работы судна:

а) подача судов под погрузку - распределение судов для перевозок и установление сроков постановки их под погрузку исходя из графика движения судов, их позиций и ситуации в портах; движение судов от исходной позиции с портами и перестановка их в порту; оформление прихода, маневрирование акватории порта и при постановке к причалу, швартовка; подача извещения о готовности судна к грузовым операциям;

б) стоянка судов под погрузкой - подготовка грузовых помещений и люков к приему фуза, а также судовых грузовых устройств; проверка готовности грузовых помещений; осмотр грузов с целью определения возможности их принятия к морской перевозке; работа грузовыми средствами судна; размещение и штивка груза в трюмах; крепление груза; закрытие люков; укладка и крепление грузовых стрел и судовых кранов по-походному; оформление грузовых документов;

в) подготовка судов к рейсам - подбор карт и пособий; расчет курсов следования; выяснение обстановки плавания; бункеровка топливом, снабжение водой, материалами, инвентарем, продовольствием; определение и уничтожение девиации; подача заявок на буксир; оформление отхода;

г) выход судов из порта - подготовка судовой энергетической установки; подготовка к буксировке для отшвартовки и отхода от причала; маневрирование на акватории порта и

выход из него, т. е. завод буксирных канатов, отшвартовка, отход от причала, маневрирование, выход из порта;

д) движение судна (плавание) - включает все операции по управлению судном в период плавания.

Технологический процесс работы порта:

а) прием грузов к перевозке - распределение грузов между различными районами, участками, складами порта в соответствии с планом перевозок; подготовка порта, отдельных его районов, участков, причалов, складов, перегрузочных механизмов и устройств к приему грузов; прием груза от отправителя, включая перегрузку, взвешивание, маркировку и другие операции; оформление документов, размещение и хранение грузов в порту;

б) подготовка порта к приему судов - подготовка причалов, грузов и технических средств, необходимых для погрузки грузов в судно; сосредоточение грузов и механизации; составление грузовых планов;

в) загрузка судов в порту — согласование грузового плана; распределение механизмов и рабочей силы; доставка грузов к причалу, погрузка, укладка и штивка их в трюмах; оформление грузовых документов на судне;

г) подготовка отхода судна бункеровка топливом, снабжение водой; оформление грузовых документов в порту с последующей их доставкой на судно; подготовка технических средств и проведение подготовительных мероприятий,

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лис
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		9

связанных с отшвартовкой судна и его выходом из порта; осмотр судна и оформление отхода.

3.2. Общие требования безопасности



1.2.1. Все работы на судах должны производиться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации речного транспорта, Правил пожарной безопасности на судах и береговых объектах Минречфлота РСФСР, ч. I "Суда", инструкций заводов-изготовителей по обслуживанию установленных на судне механизмов, оборудования и устройств и настоящих Правил.

1.2.2. Каждый член экипажа обязан изучить, знать и выполнять инструкции и правила безопасности эксплуатации механизмов, устройств, приборов, систем по роду своей работы; пройти инструктаж на рабочем месте и иметь отметку о допуске к работе в личной карточке инструктажа. Командный состав должен иметь удостоверение о пройденной проверке знаний по технике безопасности.

1.2.3. Практиканты, назначенные на штатные должности рулевых-мотористов, допускаются к занятию должности без свидетельств при условии прохождения обучения и инструктажа на рабочем месте.

1.2.4. Все члены экипажа должны пройти медицинское освидетельствование в установленные сроки.

1.2.5. Члены экипажа должны уметь плавать, пользоваться средствами индивидуальной защиты, работать в спецодежде и спецобуви и пользоваться средствами индивидуальной защиты и предохранительными средствами там, где это предусмотрено правилами и инструкциями.

1.2.6. Члены экипажа должны изучить и уметь оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим при несчастных случаях.

1.2.7. Лица, промокшие на вахте, обязаны при первой возможности переодеться в сухую одежду, а мокрую просушить в отведенных местах.

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		10

1.2.8. Всем членам экипажа, находящимся на судне, разрешается курить только в специально отведенных для этого местах.

1.2.9. Каждый член экипажа, обнаруживший нарушения настоящих Правил и инструкций по технике безопасности, а также неисправности оборудования, систем, устройств и механизмов, которые могут представлять опасность для жизни и здоровья людей, должен доложить об этом непосредственному начальнику или вахтенному начальнику.

1.2.10. Рабочие места и проходы к ним должны быть свободны от груза и посторонних предметов, систематически очищаться от пролитых нефтепродуктов, снега и льда. Рифление и противоскользящие покрытия должны восстанавливаться по мере износа. Плиты настилов машинно-котельного отделения должны быть на месте, все вырезы в них закрыты.

1.2.11. Освещенность рабочих мест на судне должна соответствовать требованиям действующих Санитарных правил для речных судов СССР*.

1.2.12. Каждый член экипажа должен обслуживать только те механизмы и устройства, которые предусмотрены для занимаемой им должности Уставом службы на судах Министерства речного флота РСФСР, должностными инструкциями и распоряжениями капитана и механика.

1.2.13. Любые работы на судне, переход с одного рабочего места на другое во время движения судна выполняются только с ведома и разрешения вахтенного начальника. Во всех случаях нельзя без его разрешения входить в румпельное отделение, тоннель валопровода, спускаться в коффердамы, двойное дно, цистерны.

Пересадка людей с одного судна на другое, стоящих на рейде и ошвартованных друг к другу, допускается только с разрешения капитана. Вахтенный начальник непосредственно руководит этой работой, обеспечивая безопасность людей. Самовольный переход с борта на борт запрещается.

1.2.14. На судне у места работ должны находиться только участвующие в них члены экипажа.

1.2.15. Во время шторма, когда палуба заливается водой, все перемещения и работы на ней допускаются только по распоряжению вахтенного начальника или капитана. При этом на работающих должны быть надеты жилеты страховочные рабочие и предохранительные пояса со страховочными концами.

1.2.16. Палуба вдоль всего периметра корпуса должна быть ограждена фальшбортом или леерным ограждением. Исправность фальшборта и леерного ограждения необходимо постоянно контролировать, периодически, по мере ослабления, обтягивать тетивы тросовых лееров, выправлять трубчатые леера, заменять поврежденные участки цепей, проверять прочность крепления стоек и особенно исправность крючков в местах открывания ограждений.

1.2.17. Все повреждения леерного ограждения должны быть немедленно исправлены. Повреждения, которые нельзя исправить на ходу, необходимо надежно закрыть. Запрещается устанавливать незакрепленные ограждения.

1.2.18. Открывать пролеты, проемы в фальшбортах, убирать леерные ограждения для производственных нужд допускается только с разрешения вахтенного

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лис
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		11

начальника. При этом должны быть приняты меры, предупреждающие падение людей за борт (установлены знаки безопасности). По окончании работ пролеты и проемы в фальшборте должны быть немедленно закрыты, а снятые леерные ограждения - установлены на место и надежно закреплены.

1.2.19. На судах запрещается черпать воду из-за борта, мыть за бортом швабры, спецодежду, купаться с борта судна, перешагивать и садиться на фальшборт, леерное ограждение, кнехты.

1.2.20. При ремонте двигателей, вспомогательных механизмов, электрооборудования, устройств и установок должно быть отключено подающееся на них питание (или приводные системы), а на пусковом устройстве этих механизмов и в других местах, откуда возможно осуществить пуск (РЩ, пульты управления, посты управления, рубки), должны быть вывешены знаки безопасности "Не включать - работают люди".

1.2.21. Все горячие части оборудования и трубопроводы должны быть изолированы, а места, на которые может попасть масло или другое горючее вещество, кроме того, закрыты металлическими кожухами. Все рукоятки, маховики и другие органы управления, которые могут нагреваться до температуры свыше 50°C или охлаждаться до отрицательных температур, должны иметь эффективную изоляцию.

1.2.22. При открывании клапанов и кранов, из которых выходит пар или горячая вода, следует стоять сбоку, чтобы не попасть под горячую струю.

1.2.23. Работы, связанные с повышенной опасностью (осмотр котлов, газоходов, цистерн, междудонных пространств и др.) должны производиться под руководством капитана (механика).

1.2.24. Места, где временно вскрыт настил, должны быть ограждены, а в темное время суток освещены. Снятые листы настила должны быть уложены и закреплены, чтобы исключить самопроизвольное их перемещение.

1.2.25. Запрещается производить палубные работы, находиться в шлюпках, перемещаться по палубе судов, не имеющих леерного ограждения без применения жилетов страховочных рабочих.

1.2.26. Лакокрасочные материалы, бензин, керосин и другие легковоспламеняющиеся жидкости должны храниться в специальном помещении в исправной и закрытой таре. Запрещается хранить лакокрасочные материалы и легковоспламеняющиеся жидкости в полиэтиленовой и стеклянной таре. Хранение легковоспламеняющихся материалов в машинном отделении запрещается. Разрешается хранить на месте работ не более 0,25 л бензина в закрытой таре.

1.2.27. На дверях помещений, в которых могут возникнуть опасные концентрации вредных или взрывоопасных газов и в которых хранятся ядовитые вещества, лакокрасочные материалы, нефтепродукты и т.п., должны быть нанесены запрещающие предупредительные знаки безопасности согласно ГОСТ 12.4.026-76. Двери таких помещений должны закрываться на замок, помещения вентилироваться.

1.2.28. Бункеровка судов жидким топливом, маслами, а также прием с судов

					ТКТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лис
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		12

подсланевых вод и хозяйственно-бытовых стоков должны производиться только закрытым способом.

1.2.29. Судовые работы должно возглавлять лицо командного состава.

Руководитель работ обязан:

обеспечить безопасность выполнения работ;

проинструктировать работающих о мерах безопасности и правильном использовании средств индивидуальной защиты;

лично проверить надежность и исправность всех применяемых приспособлений, инструментов и средств индивидуальной защиты;

распределить работающих в соответствии с объемом и характером работы.

1.2.30. Для освещения следует применять переносные аккумуляторные фонари или переносные светильники во взрывобезопасном исполнении напряжением

1.2.31. На шкалах контрольно-измерительных приборов (КИП) должны быть нанесены четкие метки (красная черта), обозначающие предельно допустимые значения измеряемых величин. Контрольно-измерительные приборы, установленные на технических средствах, а также находящиеся в запасе, должны быть всегда исправны, опломбированы и иметь клеймо с датой проверки.

Запрещается эксплуатация неисправных контрольно-измерительных приборов, со снятой пломбой, а также с просроченным сроком проверки.

1.2.32. Все предохранительные клапаны и автоматические регуляторы технических средств должны работать надежно и проверяться в установленные правилами и инструкциями сроки.

1.2.33. Все органы управления техническими средствами должны приводиться в действие физическими усилиями, не превышающими регламентируемых Правилами Речного Регистра РСФСР и Санитарными правилами.

1.2.34. На маховичках клапанов и органов управления механизмами и системами должны быть стрелки с надписью, показывающие направление их вращения для открытия и закрытия.

1.2.35. Запрещается открывать и закрывать клинкеты, вентили, краны ключами с удлиненными ручками, контрключами и трубами.

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		13

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе изучения системы работы с кадровым составом на данном предприятии водного транспорта мы были ознакомлены с:

- Кадровой политикой на предприятиях водного транспорта в настоящее время;

- Подразделениями путей водного транспорта в зависимости от района плавания;

- Нормативными документами, регламентирующими деятельность кадрового состава;

- Технологическими процессами, определяющими производственную деятельность предприятия;

- Командным составом водного транспорта и требованиями, предъявляемыми к нему;

Нами были выполнены задачи:

- По изучению системы работы с кадровым составом на паромном предприятии водного транспорта;

- Обеспечили соблюдение норм и правил безопасности труда;

Считаем, что поставленная цель, в приобретении практического опыта по виду профессиональной деятельности (Эксплуатация судовых энергетических установок), нами достигнута посредством выполнения всех поставленных задач.

					ТКТТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		14

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Правила безопасности труда на судах речного флота - Переизданы по тексту, утвержденному приказом Минречфлота от 25 декабря 1987 г. N 242 по согласованию с Президиумом ЦК Профсоюза рабочих Морского и речного флота от 21 декабря 1987 г.
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации
3. Пантина Т.А., Савельева М.Н. Кадровый потенциал как фактор стратегического развития водного транспорта // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – 2013. - №1 (20). – С. 194-199
4. « Методы структурного подразделения». – Р-на-Д: Феникс, 2010.
5. Федеральный закон «О защите прав потребителей» от 09.01.96 с изменениями и дополнениями от 17.12.99, 212-ФЗ.
6. Грибов В.Д., Управление структурным подразделением организации: учебник – Москва: КНОРУС, 2018-278с.
7. Гомола А.И. Экономика: учебник для УСПО, Гриф Допущено Минобразованием России,-М.: Издательский центр «Академия», 2017-352 с.
8. Грибов В.Д., Грузинов В.П., Кузьменко В.А. Экономика организации (предприятия): учебное пособие для УСПО, Гриф Допущено Минобразованием России,-М.: КНОРУС, 2016-416 с.
9. Грибов В.Д. Менеджмент: учебное пособие для УСПО, Гриф Допущено Минобразованием России,-М.: КНОРУС, 2013-280 с.
10. Драчева Е.Л. Менеджмент: учебник для УСПО, Гриф Допущено Минобразованием России,-М.: Издательский центр «Академия», 2012-304 с.

					<i>ТКТС. О. 26.02.05.СМ 19-1. III. ТО</i>	Лис
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дат		15