

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/otchet-po-praktike/12826>

Тип работы: Отчет по практике

Предмет: Экология

-

КАЛЕНДАРНЫЙ ГРАФИК ПРОХОЖДЕНИЯ

производственной практики

(педагогическая практика)

№

п/п Разделы

(этапы) практики Виды деятельности студентов в ходе практики, включая самостоятельную работу студентов и трудоемкость

(в часах) Формы

текущего

контроля

1 2 3 4

На рабочем месте Часы Самостоятельная работа Часы

1 Ознакомительный Установочная лекция. Определение задания на производственную практику (педагогическую) 2,0 Составление списков статистической документации к ознакомлению для изучения вопросов экологических инноваций 1,0 Обсуждение с руководителем практики целесообразности и возможности ознакомления с данными

2 Основной Знакомство с работой экологической службы 24,0 (три рабочих дня) Изучение основных документов и приказов 4,0 Проект отчёта

Ознакомление с политикой безопасности и положением о качестве 10,0

Рассмотрение предложений по развитию и инновациям в сефере рационального природопользования 10,0

2 Основной Знакомство с экологической политикой 8,0 Изучение статистических данных по развитию инновационных технологий в сфере рационального природопользования 8,0

Знакомство с программами поддержки предприятия 24,0 Изучение данных об участии в государственной программе 24,0

Изучение природоохранной деятельности предприятия 48,0 Изучение данных о повышении качества окружающей среды, а также снижения негативного воздействия 48,0

3 Заключительный Оформление отчета по производственной практике (педагогической) 0,5 Проведение самоанализа качества сделанной работы, оценка достоинств и недостатков, определение возможных путей коррекции.

Итого 2 97,0 Защита отчета

Стимулирование охраны окружающей среды и рационального природопользования в инновациях на железно-дорожном транспорте

Стимулирование природоохранной деятельности в отношении железнодорожного транспорта происходит по двум направлениям: внешнему и внутреннему, но механизм организации для обоих направлений: одинаков.

☐ создание экономического механизма позволяющего оптимально совместить рациональное развитие производства и эффективное воспроизводство окружающей среды;

☐ повышение социально-экономической эффективности природоохранной деятельности на общенациональном, отраслевом и уровне промышленного предприятия (хозяйствующего субъекта);

☐ стимулирование проведения единой технической политики в природоохранной сфере;

☐ создание экономической заинтересованности предприятия в своевременном строительстве, вводе, модернизации природоохранных сооружений;

□ повышение заинтересованности предприятия в эффективном использовании (эксплуатации) материально-технических средств охраны окружающей среды (природоохранной техники);

□ повышение материальной заинтересованности работников в природоохранной деятельности.

До 2000 года организация железнодорожных перевозок в плане экономической устойчивости развивалась по пути самосохранения, то есть не затрагивая никаких интересов, кроме собственного экономического благополучия. С 2000 года, когда активная экологическая позиция начала поощряться значительным количеством фондов и государством, развитие инноваций в железнодорожном транспорте в корне изменило свое направление. Стал ли данный путь эффективным – рассмотрим на конкретных примерах. Основные направления негативного воздействия железнодорожного транспорта можно обозначить, как:

□ механические – инертные пылеватые частицы в атмосфере, твердые примеси в воде, не вступающие в химические реакции;

□ химические – газообразные, жидкие и твердые химические соединения и вещества, взаимодействующие с природной средой и изменяющие ее химические свойства;

□ физические (энергетические) – тепло, шум, вибрация, ультразвук, световая энергия, электромагнитные и радиоактивные излучения, изменяющие физические характеристики окружающей среды;

□ биологические – разнообразные микроорганизмы, бактерии, вирусы, появившиеся в результате деятельности человека и наносящие ему вред;

□ эстетические – нарушение пейзажей, появление свалок, плохой дизайн, отрицательно влияющие на человека.

Если изучить статистику, то становится понятно, что наибольшее воздействие от железнодорожного транспорта оказывается на поверхностные и подземные воды: составы постоянно моют, случаются утечки, во время дождя происходит смыв загрязняющих веществ. Таким образом, становится очевидно, что наиболее приоритетным стало направление снижения сбросов сточных вод:

□ сокращение потребления воды питьевого качества на производственные нужды;

□ снижение сброса загрязненных сточных вод от существующих локальных и узловых очистных сооружений;

□ перевод сточных вод железнодорожных предприятий в территориальные системы канализации;

□ применение менее водоемких технологических процессов, внедрение систем оборотного и повторного водоснабжения, сокращение утечек и потерь воды.

Для этих целей в структуре управления железнодорожным транспортом создан ряд организационных подразделений за контролем исполнения законодательства в области экологии, а также повышения степени качества охраны ОС:

□ Департамент охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля (ЦБТ).

□ Центры охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории, региональные комиссии по природоохранной деятельности (на всех 16 железных дорогах компании).

□ Научно-производственный центр по охране окружающей среды - филиал ОАО "РЖД", г. Ярославль.

Результат деятельности данных подразделений можно выразить графически в диаграммах снижения концентрации загрязняющих веществ в выбросах, а также повышения качества условий труда. Очевидно, что с 2000 года произошли значительные изменения, заключающиеся в повышении качества окружающей среды за счет минимизации вредных воздействий. Этому способствует множество инновационных проектов, например «экопоезд».

Суть данного проекта в том, что используя дизельное топливо, которое считается более экологически чистым, локомотив снабжен индивидуальными фильтрами и пылеуловителями, которые заменяются по мере наполнения. Данная программа получила государственную поддержку и широко освещается СМИ. Отдельно необходимо отметить тот факт, что государственная поддержка присутствует во многих проектах инновации на железнодорожном транспорте:

Список литературы

1. Баринова Л. Д. Систематизация экологических аспектов деятельности железнодорожного транспорта // Транспорт : наука, техника, управление. - 2009. - N 10. - С. 15-19.
2. Бурак В. Е. Анализ содержания тяжелых металлов в почвах рекреационных территорий железнодорожных станций // Там же. - 2009. - N 3. - С. 55-58.
3. Бутко М. П. Ветеринарно-санитарный контроль перевозки животных железнодорожным транспортом // Ветеринария. - 2008. - N 7. - С. 3-5.
4. Жук М. Ответственность предприятий транспорта за нарушения законодательства об охране

- окружающей природной среды // Законность. – 2006. - N 1. - С. 28-31.
5. Ким К. К. Применение озона в технологиях санитарной обработки // Железнодорожный транспорт. – 2005. - N 8. - С. 54-55.
6. Ким К. К. Утилизация железобетонных опор контактной сети // Там же. – 2006. - N 10. - С. 70-71.
7. Красовицкий Ю. В. Модификация технологий пылеулавливания // Мир транспорта. – 2008. - N 3. - С. 56-63.
8. Лавров А. П. Новые подходы к сбережению материалов и защите окружающей среды на железнодорожном транспорте // Вестник ВНИИЖТ. – 2005. - N 1. - С. 39-44.
9. Лавров А. П. Новые подходы к сбережению материалов и защите окружающей среды // Железнодорожный транспорт. – 2005. - N 2. - С. 72-74.
10. Машуков А. А. Воздействия предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду // География и природные ресурсы. – 2005. - N 1. - С. 50-57.
11. Машуков А. А. Оценка эффективности мероприятий по снижению эколого-экономического риска на предприятиях железнодорожного транспорта // Там же. – 2006. - N 3. - С. 41-48.
12. Мирошниченко М. Надзор за исполнением законодательства об охране окружающей среды в сфере железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта // Законность. – 2008. - N 12. - С. 20-22.
13. Москалев Н. В. Итоги природоохранной деятельности ОАО "РЖД" // Железнодорожный транспорт. – 2009. - N 11. - С. 75-77.
14. Надеин А. Ф. Влияние железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды // Экология человека. – 2007. - N 11. - С. 14-16.
15. Надеин А. Ф. Выбросы железнодорожного транспорта и загрязнение прилегающей территории // ЭКП : Экология и пром-сть России. – 2007. - N 11. - С. 52-53.
16. Надеин А. Ф. Применение нефтеокисляющих бактерий на очистных сооружениях // Железнодорожный транспорт. – 2007. - N 11. - С. 65.
17. Реализуя экологическую стратегию // Железнодорожный транспорт. – 2009. - N 3. - С. 19.
18. Титова Т. С. Новые материалы для шумозащитных экранов // Там же. – 2005. - N 9. - С. 57.
19. Транспорт как источник чрезвычайных ситуаций : по материалам журнала "Экологический вестник России", N 6, 7, 2003 г. // Энергия: экономика, техника, экология. – 2004. - N 5. - С. 57-59.
20. Черкасов В. В. Сфера постоянного внимания // Железнодорожный транспорт. – 2009. - N 1. - С. 35-39.
21. Черкасов В. В. Экологическая безопасность деятельности железных дорог // Там же. – 2009. - N 11. - С. 71-74.
22. Чернуха А. Д. Правовое регулирование экологической безопасности и охраны здоровья населения в зоне ответственности железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. – 2008. - N 3. - С. 67-76.
23. Чертков П. В. Геоэкологическая оценка влияния Юго-Восточной железнодорожной транспортной системы на окружающую среду // Проблемы регион. экологии. – 2007. - N 1. - С. 29-35.
24. Портал <http://www.rzd.ru/>

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://studservis.ru/otchet-po-praktike/12826>