



Филиал СамГУПС в г. Кирове

**Международная заочная студенческая
научно-практическая конференция**

***«Есть много профессий хороших и важных,
но судьба моя – железная дорога»***

**Киров
2020**

Рецензенты:

Скопина Л.М., заместитель директора по воспитательной и учебно-производственной работе; Гоголина Л.Л., председатель цикловой комиссии общеобразовательных дисциплин; Трапицына О.В., председатель цикловой комиссии УГСП 23.00.00, методист филиала; Шарыгина Н.А., председатель цикловой комиссии специальности 27.02.03, методист филиала; Богатырева Е.Г., библиотекарь филиала.

Есть много профессий хороших и важных, но судьба моя – железная дорога : материалы Международной заочной студенческой научно-практической конференции (18 декабря 2020 г.) / под ред. О.В. Трапицыной, Н.А. Шарыгиной. – Киров: филиал СамГУПС в г. Кирове, 2020. - 328 с. – Текст: непосредственный.

За ошибки и неточности научного и фактического характера ответственность несут авторы. Оргкомитет оставляет за собой право отбора статей для включения в сборник материалов Конференции. Возможна редакционная правка представленных материалов. Материалы, выполненные с отступлениями от указанных правил, к публикации не принимаются.

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. Профессии в рамках специальности 08.02.10 Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство	11
МОЯ СУДЬБА – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ АРХИПЕНКО	11
Архипенко К.Е. Научный руководитель: Наталичева Н.М.	11
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ.....	14
Верченко В.В. Научный руководитель: Валиева Л.М.	14
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК – ПРОФЕССИЯ НА ВЕКА	15
Игнатьева А.П. Научный руководитель: Кулакова Н.Г.	15
ВСЕ ПРОФЕССИИ ВАЖНЫ. ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ.....	17
Васильева Р.Т. Научный руководитель: Валиева Л.М.	17
МЕТОДИКА РАСЧЕТА И ВЫДАЧИ НОРМИРОВАННЫХ ЗАДАНИЙ ДЛЯ ДЕФЕКТОСКОПИСТОВ ПО УЛЬТРАЗВУКОВОМУ КОНТРОЛЮ	18
Койнова А.В. Научный руководитель: Кирьянова Г.Г.	18
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МОСТЫ – ЭТО ТИХИЕ ТРУЖЕНИКИ ПУТИ	20
Плешанова Ю.С. Научный руководитель: Тарасова Г.А.	20
МОЙ ВЫБОР – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	22
Стахеева М.А. Научный руководитель: Тарасова Г.А.	22
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ.....	23
Циулин К.Я. Научный руководитель: Тарасова Г.А.	23
РАБОТА НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ ПОЕЗДЕ	25
Айтмағамбетова А.Ж. Научный руководитель: Абетов Д.Б.	25
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР ДЕФЕКТОСКОПНОЙ ТЕЛЕЖКИ	30
Абжанов Б.И. Научный руководитель: Иванова Т.Г.	30
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - МОНТЁР ПУТИ	32
Сапоненко А.А. Научный руководитель: Никонов А.В.	32
ПРОФЕССИЯ - МОНТЁР ПУТИ.....	34
Беседин А.А. Научный руководитель: Щербаков П.А.	34
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ.....	35
Губайдуллина А.Л. Научный руководитель: Мандзяк А.С.	35
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР ДЕФЕКТОСКОПНОЙ ТЕЛЕЖКИ	38
Панова Н.С., Цой А.В. Научные руководители: Амосов А.В., Мазина И.В.	38
ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПЕРЕЕЗДУ	41
Ананин К.А. Научный руководитель: Хорошайлова И.Г.	41
ПРОФЕССИЯ - СИГНАЛИСТ.....	44

Сердюк Т.Е. Научный руководитель: Хорошайлова И.Г.	44
ИСТОРИЯ МОЕЙ ПРОФЕССИИ.....	46
Носов Я.Д. Научный руководитель: Погорелова С.Г.	46
РАЗДЕЛ 2. Профессии в рамках специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).....	51
ПРЕУМНОЖАЯ ТРАДИЦИИ, ВМЕСТЕ - В БУДУЩЕЕ!	51
Минаева Д.С. Научный руководитель: Куницына Е.Н.	51
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР ПО ОБРАБОТКЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	56
Целищева А.А. Научный руководитель: Сидрик Е.Л.	56
НАЧАЛЬНИК НАЧАЛЬНИКОВ. ТАК МОЖНО НАЗВАТЬ МОЮ ПРОФЕССИЮ, КОТОРУЮ Я ВЫБРАЛА – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ.....	59
Панжиева Г.Р. Научный руководитель: Смагулов М.О.	59
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ.....	62
Хуснуллин Р.Д. Научный руководитель: Мусина Р.А.	62
ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ.....	67
Архиреева М.Е, Сальхина Ю.С. Научный руководитель: Ненашев С.Д.	67
ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ.....	69
Иванов А.В. Научны руководитель: Смирнова Г.П.	69
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.....	72
Гилёва К.С. Научный руководитель: Трапицына О.В.	72
ПРОВОДНИК - ГАРАНТ КОМФОРТНОСТИ ПассажиРОВ	77
Абрамчук Ю.В. Научный руководитель: Шалягина О.Н.	77
ЕВГЕНИЙ ПАВЛОВИЧ ЮШКЕВИЧ – БЕЛОРУССКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК, ЧЬЁ ИМЯ СТАЛО ЛЕГЕНДОЙ ОТ ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА – ДО НАЧАЛЬНИКА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	83
Сарапкина Д.Д. Научные руководители: Волостных Е.И., Навичонок А.И.	83
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — 8 ЧУДО СВЕТА ИЛИ...?	87
Соловьева А.А. Научный руководитель: Мельникова А.И.	87
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР СТЦ	90
Бровко А.А. Научный руководитель: Уварова О.В.	90
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ	93
Шайцанов Д.А., Городничева В.Д. Научный руководитель: Сергеева В.О.	93
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО ВОКЗАЛУ	98
Барков А.А. Научный руководитель: Несветова Е.А.	98

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ	100
Васильев К.А. Научный руководитель: Войнаровская О.В.	100
ПОЕЗД МЕЧТЫ ВО ВЗРОСЛУЮ ЖИЗНЬ	102
Боталова С.А. Научный руководитель: Новикова И.А.	102
ПРИЕМОСДАТЧИК ГРУЗА И БАГАЖА	104
Петухова А.С. Научный руководитель: Чувахина Т.Н.	104
МОЙ ПУТЬ В ПРОФЕССИЮ.....	106
Чугук Е.И. Научный руководитель: Вишкин В.Н.	106
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ.....	109
Садрисламова З.С. Научный руководитель: Фарваева М.А.....	109
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ.....	113
Володченко С.Ю Научный руководитель: Теренина А.А.	113
ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ - ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ	116
Гапеева А.М. Научный руководитель: Пешеходько Е.Н.	116
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПРИЕМОСДАТЧИК ГРУЗА И БАГАЖА.....	121
Осадчая Е.Т. Научный руководитель: Мазур И.А.....	121
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК.....	126
Ерлан Назерке. Научный руководитель: Жарылгасинова Ж.Г.	126
ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР - «ПОВЕЛИТЕЛЬ ВРЕМЕНИ»	128
Поздеева У.А. Научный руководитель: Бабкина Е.В.....	128
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПРОВОДНИК ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА	131
Колесникова Я.В. Научный руководитель: Ковалева Е.А.....	131
ПРОВОДНИК ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА – РОМАНТИКА ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ? ...	133
Сергеева Д.С. Научный руководитель: Навичонок А.И.	133
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ-ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ	136
Золотарева Я.А. Научный руководитель: Долгова В.Ф.	136
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПРИЕМОСДАТЧИК ГРУЗА И БАГАЖА.....	139
Репина Е.Д. Научный руководитель: Долгова В.Ф.	139
Я ДВИЖЕНЕЦ. ПУТЬ К СОВЕРШЕНСТВУ	144
Чудинова Н.А. Научный руководитель: Шереметьева У.М.....	144
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК ЧАСТЬ МОЕЙ БУДУЩЕЙ ПРОФЕССИИ.	
МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ.....	149
Куликова Е.Г. Научный руководитель: Михайлов А.С.	149
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ	
.....	153

Фролов Д.А. Научный руководитель: Кудрявцева Л.Н.	153
ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ ХОРОШИХ И ВАЖНЫХ, НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	157
Алферова В.В. Научный руководитель: Каргапольцева Н.Г.	157
РАЗДЕЛ 3. Профессии в рамках специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог	162
МОЙ ВЫБОР – МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА	162
Спесивцев Я.С. Научный руководитель: Хрулева Н.В.	162
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПОМОЩНИК МАШИНИСТА	165
Брынкин В.Н. Научный руководитель: Ненашев С.Д.	165
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ЖИЗНЬ МОЯ – О МАШИНИСТАХ ЛОКОМОТИВОВ.....	166
Ларькин Н.А., Устинов Д.Н. Научный руководитель: Ненашев С.Д.	166
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА	168
Кондюрин А.Н. Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.	168
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА	170
Ларионов Е.Я. Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.	170
МАМА, Я СТАНУ ИСПЫТАТЕЛЕМ.....	171
Фрайденберг И.А. Научный руководитель: Глебов В.В.	171
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА	172
Горбунов Е.А. Научный руководитель: Минязева Г.З.	172
СУЩЕСТВУЕТ МНОГО РАЗНЫХ ПРОФЕССИЙ, НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	176
Турков А.Е. Научный руководитель: Щебров А.А.	176
МОЙ ВЫБОР – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА	179
Зинченко А.А. Научный руководитель: Абынагиева Ж.Г.	179
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА	181
Адиулин Т.А., Хабибуллин А.В. Научные руководители: Куликов С.М., Логинов А.Н.	181
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА	187
Калетулин А.С. Научный руководитель: Быстрова Т.И.	187
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА	190
Кочев Н.А. Научный руководитель: Быстрова Т.И.	190
ПРОФЕССИЯ, О КОТОРОЙ ГРЕЗЯТ С ДЕТСТВА.....	193
Рамазанов Ж.Ж. Научный руководитель: Раемгулова Н.А.	193

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – СЛЕСАРЬ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	196
Шестовских А.А. Научный руководитель: Сваткова Н.В.	196
ДОРОГА В БУДУЩЕЕ.....	199
Анкудинов Н.А. Научный руководитель: Астионова Т.В.	199
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА локомотива	203
Васильев М.И. Научный руководитель: Астионова Т.В.	203
МОЯ ПРОФЕССИЯ - СЛЕСАРЬ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	207
Михайлов Н.А. Научный руководитель: Астионова Т.В.	207
КАРЬЕРНЫЙ РОСТ В ДИРЕКЦИИ ТЯГИ	212
Рычков Г.Е. Научный руководитель: Огородников А.А.	212
МОЯ СУДЬБА – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.....	215
Торгаев Н.Т. Руководитель: Галымова Р.А.	215
МОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР – СПЕЦИАЛИСТ В ОБЛАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	218
Кадыров К.Р. Научный руководитель: Куликова М.А.	218
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА.....	220
Русу К.В. Научный руководитель: Наумов О.Ю.	220
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - СЛЕСАРЬ ПОРЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	221
Мишаков Е.Д. Научный руководитель: Наумов О.Ю.	221
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – МОЕ БУДУЩЕЕ	222
Ксюнов С.В. Научный руководитель: к. и. н. Завьялова С.В.	222
ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ, А Я ВЫБРАЛ ПРОФЕССИЮ МАШИНИСТА	226
Пальцун М.В. Научный руководитель: Богатырь В.А.	226
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – РЕМОНТНИК – ОСМОТРИК ВАГОНОВ.....	228
Рыбаков Н.Е. Научный руководитель: Шумилина А.Н.	228
ТЫ ЖЕ ДЕВОЧКА	230
Константинова Е.С. Научный руководитель: Кузнецова Н.Ф.	230
РАЗДЕЛ 4. Профессии в рамках специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)	233
БОЙЦЫ НЕВИДИМОГО ФРОНТА	233
Жуков Г.Д. Научный руководитель: Ершова О.В.	233
ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ ХОРОШИХ И ВАЖНЫХ, НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	235

Карачевский Е.Н. Научный руководитель: Озерова Н.А.	235
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ	238
Кобелева В.Ю. Научный руководитель: Паньшина Е.В.	238
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ЭЛЕКТРОМОНТЕР СЦБ.....	240
Твердохлебова О.В. Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.	240
ВАЖНЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ ЭЛЕКТРОМОНТЕРА СЦБ.....	241
Павлов К.В. Научный руководитель: Ершова О.В.	241
МОЯ ВАЖНАЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ	244
Чайников А.С. Научный руководитель: Ершова О.В.	244
МОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР – СПЕЦИАЛИСТ В ОБЛАСТИ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	244
Веселкова В.Р. Научный руководитель: Куликова М.А.	244
МОЯ БУДУЩАЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ - ЭЛЕКТРОМЕХАНИК СЦБ	247
Литвинов Д.С. Научный руководитель Дидрих Л.А.	247
СЦБИСТ НЕ ПОДВЕДЁТ!	249
Тимофеева Н.А. Научный руководитель: Бакайкина О.В.	249
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ЭЛЕКТРОМЕХАНИК.....	252
Краснобаев Д.Ю. Научный руководитель: Шевченко Е.В.	252
ТЫ - СЦБИСТ, ТЫ - ВПЕРЕДИ!	255
Лоханкин Р.М. Научный руководитель: Казакова Е.В.	255
РАЗДЕЛ 5. Профессии в рамках специальности 13.02.07 Электроснабжение (по отраслям)	260
МОЯ БУДУЩАЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ – ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ.....	260
Чупров Ю.В. Научный руководитель: Вязников Д.Н.	260
ПРОФЕССИЯ «ЭНЕРГЕТИК».....	263
Шумин А.С., Неонилин Д.Е. Научный руководитель: Стоянова О.Ф.	263
ЭЛЕКТРОМЕХАНИК – ПРОФЕССИЯ МОЕЙ МЕЧТЫ.....	265
Базарбеков Б.Қ. Научный руководитель: Мусина Г.Г.	265
МОЙ ВЫБОР - ЭНЕРГЕТИКА	269
Гаврилова А.А. Научный руководитель: Гаврилова О.И.	269
НАША БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ ЭЛЕКТРОМОНТЕР	272
Миронов А.А., Голованов Г.А. Научный руководитель: Рябков В.С.	272
ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ	274
Неонилин Д.Е. Веселов Н.В. Научный руководитель: Рябков В.С.	274

ПРОФЕССИЯ ЭЛЕКТРОМОНТЁР	275
Дёмин А.П., Санников И.И. Научный руководитель: Рябков В.С.	275
ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ В ЖИЗНИ ЧЕЛОВЕКА	277
Макаров Н.А., Червяков А.М. Научный руководитель: Рябков В.С.	277
СПЕЦИАЛИСТ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	278
Шумин А.С., Анисимов А.Д. Научный руководитель: Рябков В.С.	278
МОЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ И БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ	280
Шишикина Л.О. Научный руководитель Тубольцева Е.А.	280
ПРОДОЛЖЕНИЕ ДИНАСТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ.....	283
Гальчук Д.С. Научный руководитель: Сазыко И.Г.	283
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ –ЭЛЕКТРОМОНТЕР КОНТАКТНОЙ СЕТИ.....	285
Воронин А.А. Научный руководитель: Петина Н.В.	285
РАЗДЕЛ 6. Профессии в рамках других железнодорожных специальностей.....	289
MEDICAL PROFESSION IN RAILWAY TRANSPORT: PAST AND PRESENT	289
Dobrazova D.A. Scientific advisers: Tiutiukov S.A., Dobrazova O.P.	289
СЕМЕЙНАЯ ДИНАСТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА НУРГАЛИ ЖАМБУЛОВА.....	292
Абласанова А. Научный руководитель: Оськина Н.Н.	292
ДИНАСТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ФАМИЛИИ ШАЙМЕРДИНОВЫХ	295
Шаймердинов Д.Р. Научный руководитель: Сарбаева Г.С.	295
ПУТИ СООБЩЕНИЙ – СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ.....	296
Карягина Е.Г. Научный руководитель: Рымашевская С.Э.	296
ОТ ЮНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА ОРЕНБУРГСКОЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО СТУДЕНТА ОТЖТ ОРИПС — ФИЛИАЛА САМГУПС	301
Пятин Д.С. Научный руководитель: Гибралтарская Л.Н.	301
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ТЕХНИК ПО КОМПЬЮТЕРНЫМ СИСТЕМАМ	304
Лазарев Е.А. Научный руководитель: Романова Е.А.	304
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ТЕХНИК В ОБЛАСТИ СВЯЗИ	308
Зайцева О.Ю. Научный руководитель: Малеева И.В.	308
ЭЛЕКТРОМОНТЕР СВЯЗИ.....	310
Иванов И.М. Научный руководитель: Кабанова А.А.	310
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - СВЯЗИСТ	312
Шокарев Д.С. Научный руководитель: Кабанова А.А.	312
МОЯ СЕМЬЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ	316
Федотов Р.Р. Научный руководитель: Чувахина Т.Н.	316
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – СВЯЗИСТ	320

Дейнес С.Н. Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.....	320
ЭКОЛОГИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ - ИНЖЕНЕР-ЭКОЛОГ.....	322
Устюжанина Д.А. Научный руководитель: Тарасова Г.А.	322
Я БУДУЩИЙ СЛЕСАРЬ КИПиА	324
Зұлпықар Б.Б. Научный руководитель: Мусина Г.Г.	324
МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ СВАРЩИК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	327
Тарасов Д.В. Научный руководитель: Юрьева Е.Н.	327

МОЯ СУДЬБА – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ АРХИПЕНКО

Архипенко К.Е.

Научный руководитель: Наталичева Н.М.

*Вологодский техникум железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО
«Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I», г. Вологда, Россия*

В 2019 году после окончания 9 классов общеобразовательной средней школы, я, Архипенко Кирилл, решил поступить в Вологодский техникум железнодорожного транспорта на отделение путевого хозяйства. На выбор профессии повлияло то, что моя семья вот уже много лет работает на железной дороге, а именно на Путевой машинной станции - 113 (ПМС-113) — механизированном передвижном предприятии путевого хозяйства, выполняющим плановые работы по ремонту пути на эксплуатируемой сети железных дорог.

Массовое создание ПМС началось с выходом приказа Народного комиссара путей сообщения СССР № 35/Ц от 1 апреля 1936 года «Об организации машинно-путевых станций». Создание ПМС явилось началом технической революции всего путевого хозяйства [1].

Путевая машинная станция № 113 Северной железной дороги создана в соответствии с приказом № 110 от 25.03.1941 года начальника Северной железной дороги для выполнения ремонтов пути и первоначально существовала как Стационарная машинно-путевая станция - СМПС с местом стоянки ст. Вологда-2. ПМС-113 до 1975 года не имела постоянной базы и выполняла средний и капитальный ремонт раздельным способом по всей Северной железной дороге. После временной дислокации на ст. Грязовец с 1978 г. ПМС-113 имеет постоянное местонахождение на ст. Лоста. В настоящее время Путевая машинная станция № 113 является структурным подразделением Северной дирекции по ремонту пути.

ПМС выполняет такие виды ремонтов, как реконструкция верхнего строения пути, все виды капитального ремонта, усиленный средний, средний и подъёмочный ремонты пути, выполняет смену стрелочных переводов, осуществляет замену рельсов новыми или старогодными, усиление земляного полотна, проводит защиту от снежных заносов, затопления пути. Важные задачи ПМС — увеличение эффективности использования предоставляемых в графике движения поездов «окон», снижение потерь, возникающих из-за задержки поездов, на основе внедрения прогрессивных технологических процессов и наилучшего использования машин и механизмов.

Династия Архипенко уже 50 лет трудится на Северной железной дороге, на ПМС – 113. Основатель династии, Виктор Николаевич Архипенко, родился в 1949 году в Белоруссии. Вместе с двоюродным братом Михаилом поступил в железнодорожное училище, на отделение пути. На практику парней отправили на разные дороги: Виктора на Московскую, Михаила - на Северную, в Вологду, в ПМС-113. В 1970 году, после армии, ребята решили податься в Череповец, на металлургический завод, куда требовались кадры. Однако, проезжая на поезде через Шексну, увидели вагончики путевой колонны. Миша захотел повидать бывших коллег, братья сошли с поезда - и остались в ПМС-113 навсегда. Устроились бригадирами пути, а затем машинистами машин тяжелого типа.

ПМС тогда представлял собой маленький передвижной город - работники жили в вагонах, мылись в собственной бане, и даже клуб был свой - тоже вагон. В нем стоял бильярд, по выходным показывали фильмы и даже был свой театральный кружок.



Рис. 1. Жилые вагоны на ПМС

Руководила клубом Надя Васенина, недавно окончившая культпросветучилище. Виктор Николаевич влюбился в очаровательную заведующую клубом, и через год в ПМС возникла новая семья. Поселились супруги Архипенко в вагончике - полвагона занимали они, в другой половине жила еще одна семья. Через некоторое время родился старший сын - Сережа. Можно сказать, что Сергей Викторович Архипенко вырос на железнодорожных путях, по которым катался их дом на колесах. Почти 10 лет Виктор Николаевич и Надежда Полиевктовна прожили на базе ПМС, и только когда в 1981 году в семье родился младший Женя, Архипенко наконец получили благоустроенную квартиру.

Судьба всех членов семьи Архипенко неразрывно связана с железной дорогой. Виктор Николаевич проработал в путевой машинной станции 41 год. В его трудовой книжке более 50 записей о поощрении. Он удостоен главной отраслевой награды - знака «Почетному железнодорожнику».



Рис. 2. Награды и удостоверения Архипенко В.Н.

Его супруга, Надежда Архипенко, окончила бухгалтерские курсы, работала бухгалтером-кассиром сначала в ПМС, а затем в железнодорожной школе-интернате. В конце трудовой биографии трудилась в лесном отделе железной дороги. Сейчас ветераны на заслуженном отдыхе, помогают детям с воспитанием внуков, занимаются дачей.

После окончания Вологодского техникума железнодорожного транспорта пришел на работу в ПМС Сергей Викторович. Начинал монтером пути, затем стал бригадиром. Закончив заочно Московский железнодорожный институт, перешел на работу в техотдел,

потом стал главным инженером, а позже и начальником родного предприятия. В 2015 году Сергей Викторович решил поменять сферу деятельности, сейчас он работает техническим инспектором региональной профсоюзной организации, следит за тем, как исполняется Трудовое законодательство в области охраны труда на предприятиях Вологодского региона СЖД.

Супруга Сергея Архипенко – Анжела Владимировна, бухгалтер на железной дороге. Сначала, как и все Архипенко, трудилась на ПМС, а теперь работает ведущим бухгалтером Общего центра обслуживания. Анжела Владимировна также выросла в железнодорожной семье. Ее дед, Феодосий Алексеевич Наумов, 42 года проработал бригадиром в паровозном цехе на Вологодском паровозоремонтном заводе.

Пошла по стопам отца и деда дочь Сергея Викторовича Архипенко – Марина Сергеевна. После окончания института девушка пришла работать в ПМС распределителем работ.

Связал свою судьбу с железной дорогой и путевой машинной станцией 113 и младший сын Виктора Николаевича Архипенко – Евгений Викторович, мой отец. В 2000 году он пришел на предприятие монтером пути, а сейчас он уже главный инженер.



Рис. 3. Наградные часы Архипенко Е.В., моего отца

Глядя на примеры деда, папы и других родственников, я, не задумываясь, решил продолжить трудовую железнодорожную династию Архипенко, поэтому и выбрал для дальнейшего профессионального обучения Вологодский техникум железнодорожного транспорта.

В любой области профессиональной деятельности есть примеры с преемственностью поколений. Железная дорога не является исключением. На объектах железнодорожной инфраструктуры работали и продолжают работать целые семьи. Верность своей профессии и передача знаний от поколения к поколению часто становятся поводом для награждения и присвоения специальных званий. Династией в поле профессиональной деятельности принято считать такие примеры, где минимум три поколения работают по одним и тем же профессиям. Большое значение для присвоения специальных званий и получения наград имеет общий трудовой стаж. Он должен составлять минимум 50 лет. Общий трудовой стаж династии Архипенко составляет уже более 220 лет!

В 2019 году семья Архипенко была награждена благодарственным письмом за многолетний добросовестный труд и верность профессии.



Рис. 4. Благодарственное письмо династии Архипенко

Когда я слушаю рассказы членов своей семьи о трудовом пути, я испытываю чувство гордости за дедушку, отца, дядю, удивляюсь их трудолюбию, целеустремленности и верности выбранному делу. Моя семья – это пример, на который мне следует равняться!

Список литературы

1. Пашинин С.А. Славный юбилей путевых машинных станций. - URL : <http://zeldortrans-jornal.narod.ru/publik/history/2006/aprel-04-06.htm>. (дата обращения: 10.12.2020). – Текст : электронный.
2. Интервью Виктора Николаевича Архипенко. - URL : https://vk.com/wall-153682997_1656. (дата обращения: 10.12.2020). – Текст : электронный.
3. Фото, наградные документы из семейного архива Архипенко.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ

Верченко В.В.

Научный руководитель: Валиева Л.М.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия

С детства я любил путешествовать железнодорожным транспортом, поскольку передвижение поездом относительно безопасно, комфортабельно, а главное романтично. Меня всегда интересовала работа железнодорожников. Путешествуя, я интересовался у сотрудников железной дороги нюансами их профессии. А они, в свою очередь, охотно ими делились, больше всего меня привлекала профессия, связанная со строительством железной дороги. Так как бурное развитие железнодорожных путей и транспорта за прошедшие столетия привело к созданию сложной и разветвлённой системы работы сети железных дорог.

Без сети железных дорог, покрывшей не только территорию нашей страны, но и всю землю, немыслима жизнь современного общества. Железные дороги связывают разные государства, позволяя быстро и комфортно доставить пассажиров или грузы в самые отдалённые места.

Сферы деятельности железнодорожников различны — от тяжёлого труда по укладке и ремонту железных дорог, до требующих высокой квалификации профессий: начальника железнодорожного участка, специалиста дистанции пути.

Работа железнодорожника, как правило, связана со сложными условиями: она осуществляется круглосуточно, при любых погодных условиях. Труд железнодорожника в любой сфере необычайно ответственен, ведь он связан с безопасностью большого количества людей, выбравших в качестве средства передвижения железнодорожный транспорт. Для того чтобы избежать нарушения графика движения поездов, поломок транспортных средств или неисправностей железнодорожных путей, не допустить аварий, нужно быть ответственным, внимательным и бдительным. Работники обязаны помнить о том, что железнодорожная инфраструктура, при нарушении правил ее эксплуатации, представляет источник повышенной опасности для граждан. Это возлагает на работников ответственность как за предупреждение травматизма и несчастных случаев на железнодорожной инфраструктуре, так и за проведение профилактической разъяснительной работы среди населения.

Для того чтобы стать железнодорожником, я поступил в Колледж железнодорожного транспорта, где мне предоставлена возможность получить необходимые знания и навыки, которые позволят стать грамотным специалистом в выбранной мною сфере деятельности. Еще в школе я мечтал о том, чтобы была построена железная дорога к моему месту жительства – г. Урай ХМАО. Поэтому, не смотря на специфические условия труда железнодорожников, я осознанно выбрал специальность «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и готов приложить максимум усилий для достижения своей мечты. В процессе обучения, я неоднократно встречался с представителями будущего работодателя, которые рассказывали об особенностях выбранной мной профессии.

Список литературы

1. Кодекс деловой этики ОАО «Российские железные дороги». Официальный сайт ОАО РЖД. Документы РЖД. - URL : <https://old-doc.rzd.ru> . – Текст : электронный.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК – ПРОФЕССИЯ НА ВЕКА

Игнатьева А.П.

Научный руководитель: Кулакова Н.Г.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия

С выбором будущей профессии у меня всё было не просто: я долго думала, сомневалась, но, в конце концов, остановила свой выбор на колледже железнодорожного транспорта. Я живу в небольшом селе, рядом с которым нет железной дороги, о чём мы сельские жители часто жалуем, так как железная дорога один из самых недорогих видов транспорта с доступом в любую точку страны. Среди моих родственников нет никого, кто бы работал в сфере железнодорожного транспорта, я в этом отношении первооткрыватель. Обучаясь, второй год по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», я всё больше убеждаюсь в правильности своего выбора, так как железнодорожный транспорт, по моему мнению, самый перспективный и быстро развивающийся, я уверена в том, что мой выбор был правильным. Однако я отдаю себе отчёт в том, что труд железнодорожника трудно назвать самым лёгким: эта профессия требует глубоких знаний, навыков, преданности выбранному делу. Я надеюсь, что, получив образование, воспитаю в себе все эти качества. Перед выпускниками нашего колледжа не встаёт проблема трудоустройства, так как квалифицированные специалисты всегда востребованы на железной дороге. Но я не хочу останавливаться на достигнутом и после

окончания колледжа железнодорожного транспорта планирую продолжить своё обучение в университете путей сообщения.

Развитие экономики такой большой страны, как Российская Федерация невозможно представить без самого надёжного и бюджетного вида транспорта, как железнодорожный [1]. За многие десятилетия своего существования он превратился из громоздких паровых машин, работающих на угле и пугающих своим грохотом, а также изрыгающих тучи копоти и дыма, в суперсовременный, комфортабельный и экологичный вид транспорта, способный доставить пассажиров и грузы за короткое время на огромные расстояния. В последние годы ОАО «РЖД» стремительно развивается, активно модернизируется подвижной состав, поступает в эксплуатацию большое количество современных и комфортабельных локомотивов, вагонов и другого оборудования, способного значительно сократить время доставки пассажиров и грузов по всей стране, а также за её пределы [2]. Протяженности железной дороги в России могут позавидовать многие развитые страны. И, конечно же, для обслуживания всей этой системы необходимо огромное количество специалистов. На железной дороге большое количество самых разных специальностей: машинисты, связисты, путейцы, дежурные по станциям, проводники, стрелочники, монтеры, поездные диспетчеры, вагонники и многие другие, без которых невозможно бесперебойное, безопасное функционирование системы железнодорожного транспорта [2].

Как у многих профессий, у профессии железнодорожника есть свои определённые риски. Это труд очень ответственный, часто проходит в сложных условиях, при любой погоде и времени суток, требует большой концентрации сил и внимания, так как напрямую связан с безопасностью многих людей, которые доверяют железнодорожному транспорту свою жизнь и здоровье, а также сохранность своего имущества и своевременную доставку грузов. Во избежание любых непредвиденных ситуаций на железнодорожном транспорте: неполадок, сбоев в работе систем и механизмов, нарушения графика движения, недопущения возможности аварии сотрудник железной дороги обязан быть внимательным, бдительным, ответственным, стрессоустойчивым, коммуникабельным, так как ему приходится работать не только с механизмами, но и очень часто с большим количеством людей.

Без железных дорог невозможно представить современный мир, где они соединяют, словно артерии, разные города и страны. Создают условия для быстрого развития экономики, являясь самым надёжным, доступным и бюджетным видом транспорта [3]. Трудно переоценить роль железнодорожного транспорта в развитии современной России, и я горжусь тем, что очень скоро буду иметь к этому прямое отношение – я постараюсь внести свой вклад в его развитие. Таким образом, профессия железнодорожника, безусловно, является одной из самых востребованных в современном мире и вряд ли утратит свою актуальность в ближайшее время и мне думается, что она станет ещё более востребована и популярна среди молодого поколения.

Список литературы

1. Справочная книжка железнодорожника/ под общей редакцией В.А. Гарныка. – Текст : непосредственный.
2. Сайт Википедия. – URL : <http://ru.wikipedia.org> . – Текст : электронный.
3. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2019 год. . – Текст : непосредственный.

ВСЕ ПРОФЕССИИ ВАЖНЫ. ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ

Васильева Р.Т.

Научный руководитель: Валиева Л.М.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Колледж железнодорожного транспорта», г. Екатеринбург, Россия

Монтёр пути (или путеец) – одна из ключевых профессий на железной дороге. Путейцы выполняют основную работу по обслуживанию железнодорожного полотна. На их плечах - ответственность за перевозки по всей стране. Безопасное движение - результат их кропотливой работы.

Профессия монтера пути появилась еще при строительстве первых железных дорог, монтеров нанимали рабочие артели - подразделение путевых хозяйств которые обслуживали отрезке пути длиной 6 вёрст. Монтеры пути участвуют в укладке нового железнодорожного полотна, устраняют неисправности на существующем железнодорожном пути, проводят сезонные и профилактические работы, направленные на обеспечение безопасности движения поездов. Перечень работ на самом деле обширен: от замены мельчайших деталей до капитального ремонта, замены рельсошпальной решетки. Для многих людей, не касающихся железной дороги, железнодорожное полотно состоит из двух элементов - рельсов и шпал. Но для путейцев это самый сложный организм, который они обязаны знать и обслуживать. Ежедневно монтеры пути устраняют последствия негативного воздействия на железнодорожные пути. Под весом железнодорожного состава и от вибрации могут образоваться трещины, может измениться величина ширины колеи или ослабнуть крепления. Это все требует срочного вмешательства специалистов. Монтеры пути также следят за внешним видом железнодорожных путей и полосы отвода: летом косят высокую траву, чтобы сохранить хороший обзор, убирают грязь и мусор, а зимой борются со снегом. В любое время суток монтерам пути приходится выполнять работу в сложных климатических условиях, которые воздействуют и на состояние железнодорожного полотна. Зимой вода в балластной призме (или грунте земляного полотна) замерзает, при этом появляются пучины, в виде впадин и горбов; а в летний период, из-за высокой температуры, может произойти «выброс» пути.

Если раньше основные работы по содержанию пути проводились вручную, то сегодня монтерам пути помогают десятки специальных машин. Во время масштабных работ путейцам привлекают железнодорожные краны, путевые и щебне-очистительные машины. Помимо машин, у каждой бригады есть набор инструментов: молотки, гаечные ключи, отвертки и запасные детали для ремонта пути, сложные электрические инструменты. Чтобы перемещать по путям тяжелые инструменты монтеры используют рельсовую тележку, кроме нее всегда берут с собой передвижную электростанцию.

Монтер пути – одна из самых массовых профессий на железной дороге, требующая физической выносливости, выдержки, профессиональных навыков и знаний. Чтобы строить и ремонтировать железные дороги, надо хорошо знать свойства грунта и балластных материалов, разбираться в способах и технологии укладки шпал и рельсов, уметь закреплять их, выполнять множество других операций. Работа эта далеко не легкая, но очень ответственная и нужная людям. С такой работой справится только выносливый и опытный человек.

Монтер пути – это ведущая профессия путевого хозяйства. Сегодня на сети Российских железных дорог работают более 80000 специалистов по ремонту и обслуживанию пути. В настоящее время на железных дорогах функционируют 33 технические школы и 17 учебных центров по подготовке, переподготовке и повышению квалификации рабочих кадров ОАО «РЖД».

Мне, как будущему технику по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», необходимо знать устройство железнодорожного пути, неисправности

пути и причины их возникновения, а также весь комплекс необходимых работ по устранению этих неисправностей и отступлений (с последовательностью выполнения работ).

Полученные в период обучения знания помогут мне при осмотрах пути совместно с наставником (опытным работником) закрепить навыки в определении состояния железнодорожного пути, выявлении неисправностей пути, проверке качества выполненных работ. Теперь я понимаю, почему пассажиры не волнуются, садясь в поезд - работники железнодорожного транспорта выполняют нелегкую задачу для обеспечения безопасности движения.

Список литературы

1. О мерах по совершенствованию подготовки, переподготовки и повышения квалификации рабочих кадров ОАО «РЖД». - Официальный сайт ОАО «РЖД» : документы РЖД. – URL : <https://old-doc.rzd.ru>. – Текст : электронный.

МЕТОДИКА РАСЧЕТА И ВЫДАЧИ НОРМИРОВАННЫХ ЗАДАНИЙ ДЛЯ ДЕФЕКТОСКОПИСТОВ ПО УЛЬТРАЗВУКОВОМУ КОНТРОЛЮ

Койнова А.В.

Научный руководитель: Кирьянова Г.Г.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта,
г. Екатеринбург, Россия*

Магнитный и ультразвуковой контроль относятся к методам неразрушающего контроля. Специалист в данной области применяет при исследовании материалов и объектов специальные приборы — дефектоскопы. Такое оборудование позволяет проводить контроль сварных швов и прочих элементов магнитным и ультразвуковым методами. Основное преимущество этих методов в том, что контроль каждого элемента проходит без нарушения целостности конструкции.

Для успешной деятельности дефектоскопист по магнитному и ультразвуковому контролю должен:

- обладать знаниями о типах дефектов и методах их обнаружения;
- ориентироваться в существующих разновидностях сварных швов и иметь представление, какие именно соединения должны применяться в разных изделиях;
- усвоить стандарты качества всех контролируемых материалов, их свойства;
- использовать в работе навыки по обнаружению и классификации поверхностных дефектов, проводить проверку и оценку качества сварных швов;
- знать алгоритмы функционирования всего необходимого оборудования и быть способным оценить уровень его работоспособности, выполнить надлежащую наладку и ликвидировать несущественные отклонения в работе техники;
- уметь выполнять эскизы и образцы объектов предстоящего контроля.

Методика расчета и выдачи нормированных заданий для дефектоскопистов по ультразвуковому контролю в хозяйстве пути железных дорог разработана на основе Методических рекомендаций по разработке и внедрению нормированных заданий работникам с повременной оплатой труда на предприятиях железнодорожного транспорта.

Нормированное задание для дефектоскописта – это установленный объем работы, который работник или бригада должны выполнить за месяц или за смену. Для дефектоскопирования нормированные задания выдаются на стабильные работы. Нормированное задание выдается ежемесячно в установленной на предприятии форме. Форма выдачи нормированного задания должна учитывать следующие данные:

- период, на который выдается нормированное задание;
- состав исполнителей (пофамильный);

- объем работ в натуральном исчислении.

Так как работы по дефектоскопированию являются стабильными, резервы времени на выполнение внеплановых работ предусматриваются в размере 5,0- 10,0 % фонда рабочего времени.

Для стимулирования выполнения нормированных заданий исполнителями необходимо разработать и утвердить приказом руководителя предприятия положение о премировании, в котором учесть мотивацию при условии выполнения, перевыполнения, а также условия выплаты премии при невыполнении нормированных заданий.

Для учета и контроля за правильность выдачи и расчета уровня выполнения нормированных заданий необходимо приказом руководителя утвердить: формы необходимой документации, порядок ее ведения, перечень должностных лиц, ответственных за выдачу и учет выполнения нормированных заданий и сроки сдачи отчетности по итогам работы.

За основу расчета нормированного задания принимается величина нормы времени на выполнение работы в соответствии с «Типовыми нормами времени на сварочно-наплавочные работы в путевом хозяйстве» 1997 г.с изменениями.

Нормированное время на весь объем работ по заданию определяется по единичным нормам времени с учетом объема

$$T_n = T^1 \cdot n^1 + T^2 \cdot n^2 + T^3 \cdot n^3 \dots T^i \cdot n^i$$

где T_n - нормированное время на объем задания, чел.час

T^1 – единичная трудоемкость по выполнению работы 1, чел.час

n^1 – количество единиц работы №1, ед.

T^2 – единичная трудоемкость по выполнению работы 2, чел.час

n^2 – количество единиц работы №2, ед.

Фактическое время, затраченное дефектоскопистами на выполнение нормированного задания учитывается по табелю учета рабочего времени.

При выдаче нормированного задания работнику или бригаде в целом общее нормированное время увеличивается на 5-10 % с учетом технологических перерывов или на выполнение внеплановых работ.

Уровень выполнения нормированного задания составит:

$$P_n = \frac{T_{нф}}{T_n} \cdot 100,00 (\%),$$

где P_n - уровень выполнения нормированных заданий, (%)

$T_{нф}$ - нормированное время фактическое, чел.час.

T_n - фактически отработано время (рабочее время по табелю), час.

Список литературы

1. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 №197-ФЗ (ред. от 09.11.2020 № 362-ФЗ . – Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.
2. Вайсбург, В.А. Экономика труда . – Москва , 2011. – Текст : непосредственный.
3. Типовые нормы времени на сварочно-наплавочные работы в путевом хозяйстве, 1997. . – Текст : непосредственный.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МОСТЫ – ЭТО ТИХИЕ ТРУЖЕНИКИ ПУТИ

Плешанова Ю.С.

Научный руководитель: Тарасова Г.А.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия

После окончания 9 классов общеобразовательной школы я поступила в Колледж железнодорожного транспорта «Уральского государственного университета путей сообщения» на специальность «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Выбор этой специальности оказался довольно простым – очень много о ней узнала от знакомых, работающих в дистанции инженерных сооружений Свердловской дирекции инфраструктуры. Мосты, такие красивые и загадочные сооружения на фотографиях и рисунках, очень сложно рассмотреть во время поездки в поезде. Я и подумать не могла, что у меня проявится такой интерес к мостам, трубам, путепроводам... И только к третьему году обучения я стала открывать для себя мир безмолвных таинственных сооружений, многим из которых уже далеко за «65 плюс». Мне было интересно всё, начиная с того, какие сооружения были спроектированы и построены в старые времена (XIX век), из каких материалов, как выполнялись работы по содержанию сооружений в процессе их эксплуатации. На лекциях мы начинали постепенно узнавать назначение каждого вида искусственных сооружений. И, завершая обучение в колледже, я приняла решение выполнить дипломный проект на тему, связанную с ремонтом искусственных сооружений на фронте капитального ремонта железнодорожного пути, чтобы восстановить их стабильность и надежность.

«Стратегией развития ОАО «РЖД» до 2030 года» и Генеральной схемой развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2030 года, предусмотрены приоритетные направления в деятельности компании, направленные на повышение уровня безопасности транспортной системы, организация скоростного движения пассажирских поездов, системное развитие технологии тяжеловесного движения. Для осуществления этих задач ОАО «РЖД» запланировало выполнить мероприятия по ликвидации «узких мест» путем усиления железнодорожного пути, как инженерного сооружения, включая земляное полотно и искусственные сооружения. Состояние конструкции железнодорожного пути, искусственных сооружений и земляного полотна взаимосвязаны. Так, наличие повреждений земляного полотна, завышенная крутизна откосов земляного полотна способствует появлению деформаций водопропускных труб, устоев мостов и приводит к ухудшению состояния железнодорожного пути. При модернизации верхнего строения пути на мостах с устройством плит безбалластного мостового полотна, по причине разной жесткости железнодорожного пути, происходят деформации земляного полотна в местах сопряжения с мостами, в связи с этим появляются факторы, которые не только препятствуют увеличению скоростей движения, но и требуют введения ограничений.

Сейчас для меня все искусственные сооружения (мосты, виадуки, галереи, трубы и т.д.) напоминают «пациентов», за состоянием которых требуется наблюдение квалифицированными специалистами «врачами».

Для каждого из пациентов - сооружений нужен свой индивидуальный уход, свой контроль состояния пути на мостах и подходах к ним, постоянный надзор для продления срока их эксплуатации. У каждого сооружения, построенного из определенного материала, есть свои достоинства и недостатки. И для этого мы изучаем не только дефекты и повреждения всех сооружений, но и свойства материалов в целях правильного подбора условий содержания-периодичности ухода (осмотры, обследования, испытания), установления контроля за каждым дефектным сооружением. По результатам осмотров и обследований проводится анализ причин появления дефектов. Кроме того, система содержания искусственных сооружений предусматривает периодичность осуществления

осмотров и обследований вновь построенных «молодых и здоровых» сооружений с целью «профилактики» - выявления и своевременного устранения появившихся дефектов.

Дистанция инженерных сооружений (ПЧ ИССО), структурное подразделение Свердловской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» организует и осуществляет все мероприятия по содержанию (обслуживанию) более 6500 шт. искусственных сооружений (осмотры, обследования и ремонты). Структура дистанции инженерных сооружений включает в себя 16 линейных (27 мостовых цехов), в том числе участок по капитальному ремонту искусственных сооружений, технический отдел и отдел по содержанию полосы отвода. Общая списочная численность работников дистанции инженерных сооружений составляет около 600 человек.

Текущее содержание сооружений осуществляется непрерывно в течение года с целью обеспечения исправного состояния сооружений для бесперебойного и безопасного движения поездов с установленными скоростями, а также продления срока службы всех элементов искусственных сооружений.

Все работы на искусственных сооружениях должны выполняться под руководством и постоянным наблюдением должностного лица в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ. Ответственность за безопасность движения поездов и за технику безопасности при производстве работ возложена на руководителя работ.

Каждое сооружение, «пациент», имеет свой технической паспорт – карточку на искусственные сооружения, все данные о нем (от момента ввода в эксплуатацию) вносятся в Книги большого и среднего моста или Малых искусственных сооружений. Своеобразную «историю болезни» искусственного сооружения мы заполняли во время практических занятий в колледже.

После каждого осмотра производится расчет балльной оценки состояния и содержания каждого из сооружений. Балльная оценка состояния сооружений – это оценка состояния («здоровья») сооружения при наличии всех дефектов (верхнего строения пути на мостах, пролетных строений и опор или труб). Балльная оценка содержания искусственного сооружения – это оценка работы непосредственно специалистов – мостовиков, выполняющих работы по содержанию конструкций искусственных сооружений.

Сейчас, имея представление о своей будущей профессии, я понимаю высокую степень ответственности каждого специалиста путевого хозяйства. Те знания, которые мы получаем в колледже, позволят нам более уверенно чувствовать себя в трудовом коллективе и продолжить дальнейшее обучение по специальности.

Список литературы

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации : утв. Приказом Минтранса России № 286 от 21.12.2010 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 № 472. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
2. Инструкции по содержанию искусственных сооружений : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 02.10.2020 №2193 - р. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

МОЙ ВЫБОР – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Стахеева М.А.

Научный руководитель: Тарасова Г.А.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия

О своей будущей профессии, учебе в колледже я начала задумываться ещё в классе восьмом. Возможно, это было рано, но меня с детства привлекала железная дорога. В моем родном городе есть небольшая железнодорожная станция и мне всегда было её мало. Хотелось лучше изучить работу поездов. Большинство моих родных и знакомых связали свою жизнь с железной дорогой и нисколько не пожалели об этом.

Бабушка всегда говорила мне, что железная дорога была, есть и будет. Это наше прошлое, настоящее и будущее. Не зря же человек изобрел железную дорогу. Она помогает нам перевозить грузы, совершать поездки и путешествия.

Знаете, в железнодорожных путешествиях есть своя прелесть, своя романтика. Поезд летит стремительно, прям как птица. За окнами вагона можно увидеть леса, степи и города. Рельсы, поезда, вагоны... Станции, ожидания, расставания, встречи... Радость и грусть, волнение и надежда. Это всё железная дорога. Железнодорожники – это трудолюбивые, осторожные, ответственные, разумные люди – люди дороги. Их ещё называют друзьями стальных машин, медиками дороги.

Сразу вспомнилась моя первая поездка на поезде. Мы тогда ехали довольно долго, но это мне так показалось. На самом деле, это было интересная поездка. Жизнь в дороге совершенно другая. Она более интересная и живая. Это очень затягивает: ты смотришь в окно, перед тобой течёт многогранная жизнь, ты погружаешься в атмосферу дороги и уже невозможно оторваться. Хочется снова и снова испытать те чувства, которые ты получаешь за это время. Стремительность жизни, волнующие встречи, горькие расставания, ведь кто-то, сядя в вагон, едет навстречу судьбе, а кто-то бежит от неё. Именно в дороге под завораживающий стук колес, когда тебя не тревожат бытовые проблемы, когда есть время подумать, приходят самые важные решения в твоей жизни. Как громко бы это не звучало, но дороги соединяют людей. Жизнь разбрасывает нас в разные уголки света, а дорога даёт возможность не потерять друг друга. Возможно, именно с этой поездки началась моя любовь к железной дороге, ведь благодаря ней у людей столько возможностей.

Рельсы, поезда, вагоны, ожидания... И главное – её люди, выбравшие непростую профессию железнодорожника. Я бы очень хотела стать другом для поездов, в целом, для всей железной дороги. Мне есть на кого равняться, чему я очень рада.

Для того чтобы узнать лучше о железнодорожном транспорте, я пошла учиться в колледж железнодорожного транспорта, по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Путеец должен в совершенстве знать и понимать суть процессов, происходящих в железнодорожном пути, знать устройство железнодорожного пути, его закономерности, правила технического обслуживания и ремонта. На 2 курсе из учебной дисциплины «Устройство железнодорожного пути» я узнала, что железнодорожный путь обычно подразделяют на земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения. Конструкция железнодорожного пути – как инженерное сооружение, предназначенное для пропуска по нему поездов с необходимой скоростью и простоте сообщаемых основ железнодорожного транспорта. Что же такое железнодорожный транспорт? Оказывается, железнодорожный транспорт – это сложное многоотраслевое хозяйство, включающее взаимодействующие между собой и взаимно зависящие друг от друга отрасли. Наиболее важной отраслью является путевое хозяйство на долю которого приходится более 50% основных фондов железных дорог [1]. Это только начало всего того что мы уже изучили, за этот год я знаю уже намного больше и думаю, что в будущем мои знания пригодятся там, где я буду работать. Можно перефразировать пословицу и получится: «Где учился, там и пригодился».

После окончания колледжа я планирую продолжить свое обучение в Уральском государственном университете путей сообщений по той же специальности, на которой учусь и сейчас «Строительство железной дороги, путь и путевое хозяйство». Я точно знаю, что мой путь будет довольно сложным, но это однозначно стоит того. Нужно двигаться вперед и никогда не сдаваться. Сейчас мой колледж дает очень хорошее образование, нас готовят как высококвалифицированных специалистов. Поэтому я очень рада, что выбрала именно этот колледж и эту специальность. В будущем я стану хорошим и трудолюбивым специалистом. Мне очень хочется приносить пользу стране, внести свой вклад в развитие железных дорог и родного города.

Список литературы

1. Железные дороги. Общий курс: Учебник для вузов / М.М. Уздин, Ю.И. Ефименко, В.И. Ковалёв и др. Под ред. М.М. Уздина. - СПб.: Информационный центр «Выбор», 2002. - 368 с. – Текст : непосредственный.
2. Железнодорожный путь / Т.Г. Яковлева, Н.И. Карпушенко, С.И. Клинов, Н.Н. Путря, М.П. Смирнов: Под ред Т.Г. Яковлевой 2-е изд. М.: «Транспорт», 2004. - 407 с. . – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ

Циулин К.Я.

Научный руководитель: Тарасова Г.А.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия

В этой статье я хочу рассказать о том, как железная дорога стала частью моей жизни. В начале 9 класса я был уверен, что продолжу обучение в школе. Но к середине учебного года мне бабушка рассказала, как интересно на железной дороге. И что профессии, связанные со строительством железных дорог всегда будут востребованы.

Все на железной дороге взаимосвязано. Железнодорожный путь, как инженерное сооружение, предназначено для пропусков поездов с необходимой скоростью, и представляет собой основу железнодорожного транспорта. Железная дорога это одна из самых развитых инфраструктур. Каждый выполняет свою роль в этой большой цепочке. И я выбрал свое направление – специальность «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Одной из наиболее важных отраслей железнодорожного транспорта является путевое хозяйство, на долю которого приходится более 50% основных фондов железной дороги.

Моя профессиональная деятельность начнется с профессии «Монтер пути».

На занятиях в колледже я узнал, что включает в себя эта профессия. Кандидат в «путейцы» в первую очередь должен обладать хорошей физической подготовкой и выносливостью.

Основной задачей работников путевого хозяйства является обеспечение состояния пути, его сооружений и обустройств, которое гарантирует бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями. Достигается это систематическим надзором и контролем состояния пути, текущим содержанием пути (выявлением и предупреждением дальнейшего развития неисправностей и расстройств пути, устранением причин, вызывающих эти неисправности) с помощью путеизмерительных и дефектоскопных средств, а также, усилением и ремонтом железнодорожного пути, искусственных сооружений и земляного полотна.

В каждой профессии имеются свои «плюсы» и «минусы». Плюсы специальности: официальное трудоустройство; востребованность на рынке труда; возможность карьерного роста; возможно трудоустройство без соответствующей квалификации. Минусы: низкая

оплата труда на начальном этапе; физически тяжелая работа на открытом воздухе; ограничения по здоровью; риск несчастных случаев и травм.

За два с половиной года обучения я многое узнал о своей профессии. Например, разновидности, назначение и особенности скреплений (их около 8 типов скреплений), по моему мнению, APC-4- это новое и практичное скрепление, которое заменило КБ (не менее плохое). Я узнал многое об элементах нижнего строения железнодорожного пути – искусственных сооружениях и земляном полотне (типы сооружений и разновидности конструкции земляного полотна, принципы их содержания и эксплуатации с назначением ремонтных работ). Знаю, что впереди меня ждут не менее интересные дисциплины, которые позволят мне не только выполнять работы, предназначенные для монтера пути, но и осознавать цель выполнения ремонтных работ, быть более наблюдательным для того, чтобы по первым признакам я бы смог определить причины появления дефектов и неисправностей. Кроме того, я смогу предположить такие нюансы, как возможные деформации конструкции искусственных сооружений и земляного полотна в том случае, если своевременно не устранить неисправности.

Теперь я хочу рассказать, что я узнал о компании ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). ОАО «РЖД» осуществляет транспортное обслуживание в 77 из 85 субъектов Российской Федерации. В 2019 году компания перевезла 1,2 млрд. пассажиров и 1,28 млрд. тонн грузов. На ОАО «РЖД» приходится более 27 % пассажирооборота всей транспортной системы России и более 45 % её грузооборота (без учёта трубопроводного транспорта — 87 %). По объёму выручки от реализации продукции ОАО «РЖД» в 2019 году занимает 5-е место в рейтинге крупнейших компаний России. Протяженность российских железных дорог - 85 500 километров. Транспортная сеть нашей страны состоит из 16 железных дорог, одной из которых является Свердловская железная дорога. Ее «возраст» – 142 года (с момента ввода в эксплуатацию Горнозаводской железнодорожной линии)

С недавнего времени в стране запущены высокоскоростные поезда Siemens, которые курсируют между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом. Большинство железных дорог имеют русскую колею. В соответствии с перспективами развития к 2030 году планируется построить не менее 16017 км новых (2000 км); социально значимые (ориентировочная протяженность – более 1200 км); грузообразующие (ориентировочная протяженность – более 4500 км); технологические (ориентировочная протяженность – более 7000 км); высокоскоростные (ориентировочная протяженность – 650 км). При осуществлении максимального варианта развития железнодорожного транспорта к 2030 году планируется построить 20730 км новых железнодорожных линий [1].

И нам, будущим работникам путевого хозяйства железнодорожной отрасли страны, предстоит выполнить огромный объем работы (как строителям железных дорог) и как специалистам, которые выполняют техническое обслуживание железнодорожного пути.

На мой взгляд, «плюсы» и «минусы» работы монтера пути должны только закалить мой характер и уверенность в том, что я буду стремиться получить больше знаний и приобрести опыт работы, который поможет мне осуществить свое желание - посвятить свою жизнь этой работе. И когда-нибудь я стану президентом РЖД, обещаю.

Список литературы

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

РАБОТА НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ ПОЕЗДЕ

Айтмағамбетова А.Ж

Научный руководитель: Абетов Д.Б.

ЧУ «Жезказганский колледж Бизнеса и транспорта», г. Жезказган, Казахстан

Трудно представить жизнь современного общества без стальной паутины железных дорог. Она является одним из ключевых средств коммуникации между государствами, людьми, говорящими на разных языках и исповедующих различные религии, покрывая тысячи квадратных километров по всему миру, доставляя пассажиров и грузы в различные его уголки.

Железная дорога, однако, это не бездушные рельсы, вокзалы, мосты либо насыпи, как может показаться на первый взгляд. Это люди. Тысячи, миллионы. И все они связаны единым тесным взаимодействием. Железную дорогу можно полноправно назвать государством в государстве, даже своей маленькой вселенной. Продукт тонкого и слаженного сотрудничества непохожих как по своему устройству, так и по своим функциям, подразделений. Железная дорога не ограничивается лишь добродушными женщинами-проводниками или кассирами на вокзале. Даже машинисты – только вершина айсберга, спрятанного за обслуживанием всей инфраструктуры. Есть множество специалистов, занимающихся созданием насыпей и выемок, укреплением балластного слоя, укладкой стальных нитей железнодорожного полотна на шпалы, строительством тяговых подстанций и контактной сети, которые будут снабжать поезда электрической энергией. Так же есть специалисты, которые занимаются обслуживанием и ремонтом как самой железной дороги, так и подвижного состава. Важна роль тех, кто формирует поезда, управляет процессом движения.

Работа железнодорожника – это, прежде всего, огромная ответственность. Ответственность за сохранность жизней пассажиров, которые предпочли поезда другим видам транспорта. Недаром железнодорожный транспорт считается одним из самых безопасных. Однако, сами работники этой отрасли находятся под влиянием ряда вредных и опасных производственных факторов. Состояние их здоровья должно подвергаться регулярному и тщательному контролю, ведь такая работа требует значительных физических и эмоциональных затрат: она осуществляется независимо от времени года, климата, в любое время суток, порой в сжатые сроки. Зачастую решения приходится принимать мгновенно, просчитывая на несколько ходов вперед возможные варианты развития событий. Необходимо обладать такими качествами, как внимательность, концентрация и повышенная бдительность, чтобы избежать аварий, поломок оборудования, не нарушить график движения. И чем выше уровень профессиональных знаний, квалификации, тем выше ответственность.

Не менее важна работа непосредственно с людьми. Общение с огромным потоком пассажиров требует неизменной открытости, доброжелательности, коммуникабельности, а также стрессоустойчивости. Зачастую приходится выступать в качестве психолога в различных сложившихся конфликтных ситуациях. Находить к каждому свой индивидуальный подход: объяснить, помочь, подсказать.

С каждым годом окружающий нас мир, хотим мы этого или нет, меняется: голые равнины покрываются поселками и городами, обрастают паутиной транспортных магистралей. Линии электропередачи пронизывают степи, непроходимые болота, девственные леса, чтобы обеспечить современного человека энергией. Вековые породы скал испещряют многотонные бурильные установки, создавая протяженные тоннели. Человек заставляет отступить море, сражаясь за каждый квадратный метр суши. В том числе и для железнодорожного движения. С развитием техники эволюционировали и поезда от паровых машин до высокоскоростных крейсеров, скользящих над поверхностью земли благодаря магнитной левитации.

Поезда различаются по характеру груза, скоростям движения, размерам, массе и т. д. На железных дорогах Республики Казахстан эксплуатируются различные поездов, и я хочу ознакомить работой восстановительного поезда.

Правила организации деятельности и содержания восстановительных поездов в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее - Компания) разработаны в целях определения порядка организации деятельности, оснащения, содержания в постоянной готовности восстановительных поездов (далее - ВП) для ликвидации последствий сходов подвижного состава в результате нарушений безопасности движения поездов и стихийных бедствий природного и техногенного характера.

В своей деятельности ВП АО НК КТЖ руководствуются нормативными правовыми актами, правилами и иными локальными актами Компании.

Основными задачами ВП являются:

1) подъёмка и уборка сошедших железнодорожных подвижных составов в результате крушения, оказание помощи при стихийных бедствиях природного и техногенного характера;

2) обеспечение готовности специального подвижного состава, кранов, тракторов и технических средств.

ВП оказывает услуги восстановительной техники и работы кранов на объектах железнодорожной инфраструктуры для сторонних организаций на основании договоров, заключенных в установленном порядке.

Подразделение ВП выполняет такие функции как:

1) планирует, организывает и проводит работы в ВП в ходе весенних и осенних комиссионных осмотрах хозяйств;

2) выполняет требования нормативных правовых актов и локальных актов Компании;

3) участвует в разработке, актуализации локальных актов, регламентирующие деятельность ВП;

4) осуществляет подъёмку и уборку сошедших железнодорожных подвижных составов в результате крушения, оказывает помощь при стихийных бедствиях природного и техногенного характера в пределах тактической возможности и имеющейся численности работников ВП;

5) ведет учет выездов ВП на ликвидацию последствий сходов подвижного состава.

ВП создаются, передислоцируются и ликвидируются в границах НОД-ГП в соответствии с установленным порядком Компании.

Деятельность ВП организовывается:

1) ЦПОЖВП по вопросам:

– участия в штабе Компании, ЦЖС за организацией и контроля работы ВП;

– проведения технической политики развития ВП;

– определения станции дислокации и перемещения ВП;

– использования кранов, тракторов, технических средств на работах;

– проведения с начальниками ВП ежегодных семинаров и совещаний;

– формирования и корректировки плана закупок по содержанию ВП.

2) НЖС по вопросам:

– организации работ штаба НЖС по ликвидации последствий НБД;

– осуществления контроля за состоянием и готовностью к эксплуатации СПС, кранов, тракторов, технических средств;

– организации и осуществления финансово-хозяйственной деятельности и материально-технического оснащения;

– направления заявок в ЦЖС по формированию и корректировке плана закупок по ремонту СПС, кранов, автотракторной техники, зданий, технических средств, ресурсных материалов и инвентаря;

– планирования, контроля за расходом топливно-энергетических ресурсов;

- организации работы, контроля за соблюдением требований норм охраны труда и техники безопасности, метрологического обеспечения, внедрения системы менеджмента качества;

- осуществления учета работников и подбор кадров при приеме на работу, перемещениях и назначениях по согласованию с курирующим заместителем директора ЦЖС, ЦПОЖВП;

- своевременного укомплектования ВП необходимыми материалами, оборудованием, запасными частями и продуктами питания;

3) начальником ВП, в части:

- выполнения Правил;

- контроля за работой работников ВП;

- участия по работе по подбору кадров ВП;

- осуществления работ по сохранности в ВП основных средств, материалов, оборудования и запасных частей;

- организации и контроля за запуском крановой, автотракторной техники в соответствии с требованиями нормативной технической документации завода изготовителя не менее 1 часа за один запуск;

- внедрения технических средств и приспособлений, ускоряющих и облегчающих восстановительные работы;

- организации обкатки ВП не менее 1 раза в квартал, на расстоянии не менее 25 км до первой станции имеющей пункт технического осмотра (ПТО) поездом или контрольный пост (КПТО) для технического осмотра и проба автотормозов с вручением машинисту локомотива справки формы ВУ-45;

- ежемесячного проведения внезапных проверок исполнения должностных обязанностей работниками, с контрольным вызовом к месту дислокации ВП.

Начальник ВП имеет право:

- 1) привлекать в установленном порядке работников ПЧ, ШЧ, ЭЧ, ВЧДЭ, ТЧЭ и других структурных подразделений Компании и его ДО на месте ликвидации последствий НБД для выполнения работ по уборке сошедших подвижных составов, поврежденных деталей и частей подвижных составов;

- 2) вносить руководителю НЖС предложения о поощрении и привлечении работников ВП к дисциплинарной ответственности.

Начальник ВП обязан выполнять задачи и функции ВП, определенные Правилами, и трудовые обязанности согласно должностной инструкции.

ВП размещаются на крупных станциях, на которой имеется рабочий локомотивный парк, расстояния между пунктами дислокации ВП должно быть не более 300 км, на малодеятельных участках не более 400 км.

Место стоянки ВП должно быть на путях, оснащенных стационарными производственно-бытовыми помещениями и складами для хранения горюче-смазочных материалов.

Запрещается постановка другого подвижного состава на путь стоянки ВП.

Места дислокации и железнодорожных путей стоянки ВП предусматривается в генеральном плане строящейся или реконструируемой станции. Место стоянки ВП обеспечиваются железнодорожными путем и территорией, не допускается для стоянки ВП выделенные электрифицированного участка магистральной железнодорожной сети.

Подразделение ВП оснащается зданием, полигоном, СПС, кранами, тяговой техникой, техническими средствами, материалами и инструментами, инвентарём, специальной одеждой в соответствии с табелем технического оснащения ВП, утвержденным в установленном порядке.

ВП подразделяется на группы в зависимости от грузоподъемности кранов:

- 1) 75 и более тонн - 1 группа;

2) до 75 тонн - 2 группа.

Изменения группы ВП производится в случае изменения оснащенности и выполняемых задач в пределах технических характеристик кранов ВП.

СПС ВП должен соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию РК, локальных актов Компании, техническими условиями на переоборудование СПС.

ВП укомплектовывается работниками в соответствии со штанным расписанием, которое утверждается в установленном в компании порядке. Штатное расписание формируется с учетом перечня должностей и численности работников ВП.

Места стоянки ПВП оснащаются:

- системой электроснабжения с расчетной мощностью 380 в;
- радио и телефонной связью;
- гидрантов, водопровода и системы водотеплоснабжения.

Все материалы и оборудование размещаются в специальных крытых вагонах и на платформах в порядке, обеспечивающим их сохранность, безопасность движения, хорошую доступность, быстроту и удобство выгрузки и погрузки, соблюдение правил и норм охраны труда и требований производственной эстетики.

СПС ВП должен быть оборудован съемными лестницами, а на месте стоянки-приставными лестничными тумбами для входа в вагон в целях обслуживания имеющихся технических средств.

ВП должен быть обеспечен постоянным неснижаемым запасом продуктов питания, состоящих из мясных и рыбных консервов, жиров, круп макаронных изделий, сахара и других продуктов из расчета трехдневного запаса на 60 человек.

ВП обеспечиваются аптечкой первой медицинской помощи, укомплектованной в соответствии требованиями нормативных правовых актов уполномоченного органа. Условия и сроки хранения медикаментов в ВП контролируют закрепленные начальником ВП либо лицом, его замещающим, ответственные работники.

Для оперативности реагирования на ЧС в любое время суток, служба в ВП организовывается в сменном режиме.

В целях своевременного сбора работников ВП для отправки его в любое время суток обязательно должно быть предусмотрено наряду с активной работой дежурство на дому.

Несение службы требует от работников ВП бдительности, решительности, соблюдения требований Правил и локальных актов Компании.

В целях обеспечения оперативного сбора личного состава и отправления ВП на ликвидацию последствий НБД, назначаются дежурные по поезду в количестве двух человек из числа работников ВП.

При выезде ВП на ликвидацию последствий НБД, ЧС или ПДР в рабочее время работникам включаются все часы с момента выезда до возвращения ВП на место дислокации.

При производстве работ на перегонах и станциях по уборке сошедшего подвижного состава после открытия движения поездов, работникам ВП должны предоставляться перерывы для отдыха в вагонах ВП.

Все работы кранами ВП должны выполняться под руководством начальника ВП, его заместителя / мастера. Указанные работники должны быть аттестованы по вопросам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, знания инструкции для машинистов кранов, стропальщиков, иметь при себе удостоверение о прохождении аттестации установленного образца.

Контроль за деятельностью и постоянной готовностью ВП осуществляется проверками, проводимыми не реже:

- 1) 1 раза в квартал руководителями НЖС;
- 2) по утвержденному графику руководителями ЦЖС и ЦПОЖВП.

Определенно, железнодорожный транспорт даже с годами не потеряет своей актуальности. На место существующих технологий придут более совершенные. Сменится не одно поколение инженеров и ученых. Но сама потребность в железных дорогах не иссякнет.

Создание высокоскоростного железнодорожного сообщения в Республике К способно сблизить разнесенные на значительные расстояния регионы нашей страны, качественно улучшит уровень жизни населения, его деловую активность и мобильность. Ускорение перевозок повысит эффективность экономических связей. Сэкономленное время – сэкономленные деньги.

При этом, конечно, необходимо учитывать опыт зарубежных государств-партнеров. Но, тем не менее, не стоит забывать, что лишь заимствование идей не сможет позволить нашей стране составить конкуренцию лидерам в области высокоскоростного транспорта. Никакие прогрессивные технологии невозможны без стимулирования научно-технического и интеллектуального потенциала. Инновации неотделимы от науки, поэтому необходимо создание условий для творческого роста молодых исследователей. Учреждение грантов, именных стипендий, создание материально-технической базы является немаловажной мотивацией.

Выбор железнодорожной специальности стал отправной точкой в моей жизни, и вполне уверенно можно сказать, что я нашла свое призвание. Работа на железной дороге содержит потенциал для дальнейшего развития и реализации идей. Однако, наряду со всей перспективностью железнодорожной отрасли, существует ряд проблем, которые требуют изучения и последующего решения. Искренне надеюсь, что железная дорога станет делом, которому я смогу посвятить себя без остатка.

Термины и сокращения

Компания	-	акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
ДО	-	дочерние организации акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
ЦЖС	-	Филиал Компании - «Дирекция магистральной сети»
ЦПОЖВП	-	Департамент негосударственной противопожарной службы восстановительных поездов ЦЖС
НОД-ГП	-	Филиал товарищества с ограниченной ответственностью «КТЖ - Грузовые перевозки»- отделение Грузовые перевозки
НЖС	-	Филиал акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделение магистральной сети
ВП	-	Восстановительный поезд
НБД	-	Крушение, авария, событие, инцидент
ПДР	-	Услуги восстановительной техники и работы кранов на объектах железнодорожной инфраструктуры для сторонних организаций
СПС	-	Специальный подвижной состав
НПА	-	Нормативные правовые акты

Список литературы

1. Правила организации деятельности и содержания восстановительных поездов в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» утвержденный приказом от 30.10.2020 года №669-ЦЗ. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР ДЕФЕКТОСКОПНОЙ ТЕЛЕЖКИ

Абжанов Б.И

Научный руководитель: Иванова Т.Г.

*Структурное подразделение среднего профессионального образования «Омский техникум
железнодорожного транспорта», г. Омск, Россия*

После окончания школы человек должен сделать самый ответственный шаг в своей жизни - выбрать профессию. Необходимо, чтобы профессия соответствовала способностям и чертам характера. Чего я жду от своей будущей профессии?

Я хочу, чтобы она доставляла мне удовольствие, потому что именно в нее я вложу большую часть своих сил, эмоций и времени. Моя профессия не должна ассоциироваться с какой-либо «рутиной». Мой характер не позволит мне сидеть в душном офисе и день за днем листать скучные бумаги.

До девятого класса я никак не мог определиться с выбором профессии. И вот сама судьба подсказала верное решение. В конце девятого класса отец рассказал мне о моем прадеде, который работал обходчиком пути на железной дороге. Основная обязанность обходчика пути - осмотр железнодорожного пути, конструкций и путевых устройств, а также проведение ремонтных работ на заданном участке. При выявлении неисправности пути, которая угрожает безопасности движения поездов и требует ограничения скорости или закрытия пути для движения поездов, путевой обходчик, как и любой железнодорожный рабочий, обязан принять все меры для остановки поезда или уменьшения скорости поезда [1].

Однажды на железных путях решили провести эксперимент, что бы выявить, что важнее, автоматические системы или человек, как профессионал. Для этого пригласили путевого обходчика, а также использовали велодефектоскоп. Проверили путь и обходчик обнаружил два дефекта, а дефектоскоп 16 неполадок, при которых необходимо закрывать движение, однако при дальнейшей детальной проверке подтвердилось два дефекта, а при остальных допускалось движение. Эта история показывает, что отказываться от людей в пользу технических новинок не стоит.

После этих слов я решил, что обязательно должен пойти по стопам прадедушки и стать оператором дефектоскопной тележки.

С начала существования железных дорог только путевые обходчики постоянно следили за состоянием рельсов. Роль путевых обходчиков была очень важна в обеспечении безопасности движения. Они обходили участок по графику и были обязаны днем и ночью тщательно осматривать каждую рельсу, особенно на участках с неблагоприятными с точки зрения выхода рельсами.

Путевых обходчиков никто не учил обнаруживать дефекты. Используя многолетний опыт, они разработали методы обнаружения дефектов рельсов, которые затем получили строго научное обоснование. Было еще несколько простых методов, которые использовали путевые мастера для обнаружения дефектов рельсов, например:

- метод рефракции;
- наблюдение за рельсом при проезде поезда;
- ощупывание конца рельса специальным щупом;
- просвечивание конца рельса через щель;
- тщательный внешний осмотр [2].

Профессия оператора дефектоскопной тележки является не слишком распространенной, но в то же время исключительно важной и востребованной. По этой причине хороший специалист в этой области не останется без работы. По диаграмме из рисунка 1 видно, что подавляющее количество неисправностей железнодорожных путей определяется с помощью дефектоскопной тележки или диагностическим комплексом, которыми управляет оператор.



Рис.1. Количество неисправностей железнодорожных путей, определяемых различными способами

Название профессии – дефектоскопист – говорит само за себя. Дефектоскописты проверяют ультразвуковую дефектоскопическую аппаратуру на предмет ее соответствия основным параметрам. В случае выявления дефектов или неполадок – устраняют их, осуществляя ультразвуковой контроль изделий. Это необходимо при расшифровке рефлексogramм, оценке качества определенных материалов [3].

В настоящее время используют диагностический комплекс «ЭРА» при одной проверке он обеспечивает контроль более 120 параметров пути, куда входят: основные параметры рельсовой колеи, длинные неровности, продольный профиль колеи; параметры рельсов в пути (короткие неровности, стыковые зазоры, актуальные профили головок рельсов, уклон поверхности качения, уклон, износ головок рельсов); состояние ВСП и ЗП; габариты приближения строений, мостов, междупутного расстояния, туннелей; взаимодействие пути и подвижного состава; состояние контактной сети; ведется видеонаблюдение за железнодорожным полотном; видео-ультрафиолетовый и тепловизионный контроль контактной сети; видеонаблюдение за рельсами и рельсовыми креплениями.

На железной дороге работа дефектоскописта заключается в контроле качества укладки шпал и рельсов. Невидимые обычным глазом недостатки качества железнодорожных путей, кажущиеся незначительными и несущественными, могут вызвать аварии и привести к непоправимым последствиям. Поэтому необходимыми профессионально-личностными качествами инспектора по неразрушающему контролю являются внимательность к мелочам и переключаемость внимания (умение быстро переключать внимание с одного объекта на другой и удерживать его определенное время) [3].

Список литературы

1. Обходчик : сайт . – URL : <https://vk.com/away.php?utf=1&to=http%3A%2F%2Fscbist.com%2Fmembers%2F1779.html>
2. Контроль за состоянием рельсов в 1850-1950 годах : сайт . – URL : https://vk.com/away.php?to=https%3A%2F%2Ftagilcity.ru%2Fnews%2Fsociety%2F19-07-2012%2Fosobennosti-professii-defektoskopista&cc_key=
3. Профессия «Дефектоскопист» как она есть : сайт . – URL : <https://defektoskopist.ru/index.php>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - МОНТЁР ПУТИ

Сапоненко А.А.

Научный руководитель: Никонов А.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Рязани, г. Рязань, Россия*

Путевое хозяйство – это одна из основных отраслей железнодорожного транспорта, в неё входят железнодорожный подвижной состав со всеми сооружениями; предприятия и подразделения с объектами производственного, служебно-технического и санитарно-бытового назначения, которые обеспечивают ремонт железных дорог и текущее содержание, изготовление шпал, сварных рельсов для бесстыкового пути, материалов для балластировки железнодорожного полотна и так далее. На долю путевого хозяйства железнодорожного транспорта приходится более половины основных фондов, четверть эксплуатационных расходов, пятая часть персонала отрасли по основным направлениям деятельности.

Строительству железных дорог, путей и путевому хозяйству, которых обучают в университетах, институтах, колледжах, техникумах по всей стране. Они могут называться институтом железнодорожного транспорта, железнодорожным техникумом и тому подобное. Обычно срок обучения составляет от трёх до шести лет, в зависимости от получаемого уровня образования. Так, например, в институте учатся дольше, чем в колледже.

В университете и институте железнодорожного транспорта или путей сообщения можно получить высшее образование по данной специальности. Такие учебные заведения есть во многих крупных городах: в Москве, в Санкт-Петербурге, в Красноярске, в Перми, в Кургане и многих других (на Дальнем Востоке, в Бурятии, в Забайкалье, на Сахалине). К сожалению, в городах поменьше такие вузы найти сложнее, поэтому придётся перебраться в другое место. Специальность «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» в них изучается на достойном уровне, в течение долгого времени эти вузы выпускают первоклассных специалистов, которые в дальнейшем могут рассчитывать на трудоустройство с достойной оплатой. Однако хорошую конкуренцию им составляют и выпускники средне-профессиональных учебных заведений.

Современные технологические процессы путевых работ основаны на использовании комплексов машин различного назначения.

Практически в путевом хозяйстве железнодорожного транспорта созданы все виды путевых машин для выполнения самого широкого круга как отдельных, так и комплексных работ, в том числе, средства контроля состояния пути. К ним относятся: машины для ремонта земляного полотна; машины для распределения, дозировки и перевозки балласта; машины для очистки балласта, подъёмка путевой решётки, сдвижки пути; машины для выправки, рихтовки пути и стрелочных переводов; динамические стабилизаторы пути; машины для сварки и шлифовки рельсов; средства для контроля и диагностики состояния пути; транспортные и погрузо-разгрузочные машины; машины для очистки, уборки снега, льда, засорителей; машины для замены путевой решётки и стрелочных переводов.

Разборка старой и укладка новой путевой решётки отдельными звеньями ведутся комплектами разборочно-укладочных средств. Работы по ремонту пути выполняют в соответствии с типовыми технологическими процессами. В целях снижения потерь пропускной способности ремонтные работы планируют одновременно на целых направлениях с концентрацией технических, материальных и трудовых ресурсов.

Главным в системе ведения путевого хозяйства остаются организационные мероприятия по обеспечению бесперебойности и безопасности движения поездов.

Какие предметы и дисциплины изучаются по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»?

Разумеется, учебные планы немного различаются в учебных заведениях, но в целом можно выделить общие учебные дисциплины по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», ведь сейчас существует единый федеральный

государственный образовательный стандарт. Например, изучают физику, геодезию, инженерную графику, метрологию, техническую механику, электротехнику и электронику. строительные материалы и изделия, информационные технологии в профессиональной деятельности, охрану труда, безопасность жизнедеятельности, а также общий курс железных дорог.

Также осваиваются профессиональные модули, связанные с профессией. Например, студентов учат проводить геодезические работы, благодаря которым они потом умеют проектировать, строить, правильно эксплуатировать и даже реконструировать железные дороги. Также студенты обучаются строить железные дороги, ремонтировать их и оценивать настоящее состояние железнодорожного пути для того, чтобы выявить какие-то проблемы. Также важно знать, как устроены железнодорожный путь и сооружения, уметь осуществлять за ними надзор, оценивать их техническое состояние. Не менее важно уметь работать в структурном подразделении. Также обычно студенты проходят два вида практики: учебную и производственную. Во время учебной практики будущие специалисты изучают азы практических работ по своему направлению, а во время производственной практики студенты непосредственно выполняют работу на предприятии. Производственная практика проводится по каждому профессиональному модулю и завершается преддипломной практикой.

Специальность «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»: кем работать?

Какие же профессии предоставляет данная специальность? Обычно обучение на этом направлении даёт много возможностей для дальнейшей самореализации, так как оно достаточно разнообразное. Тем, у кого в дипломе об образовании значится «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», профессии доступны во множестве сфер. Можно устроиться бригадиром пути, дорожным мастером, старшим техником, нормировщиком, техником дистанции пути и участка, оператором дефектоскопной тележки, начальником путевой ремонтной колонны, техником путеизмерительного и дефектоскопного вагона, техником по строительству автомобильных дорог, техником в гражданском строительстве.

Вакансии есть в каждом городе и даже во многих поселках. Заработная плата колеблется в районе восьмидесяти-ста двадцати тысяч рублей в месяц, причём не только в столичном регионе.

Итоги образования.

Чтобы получить диплом по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», нужно также выполнить и защитить выпускную квалификационную работу. Нередко она представляется в виде дипломного проекта, который можно будет реализовать в будущем уже непосредственно на работе.

Какие нужны умения, навыки и качества для трудоустройства

Для того чтобы стать высококвалифицированным специалистом, нужно получить опыт не только на практике во время учёбы, но уже и после получения образования. Конечно, необходимо обладать физической силой и постоянно совершенствоваться в этом. Важными качествами для человека профессий из этой области являются трудолюбие, высокая работоспособность, низкая утомляемость, высокая стрессоустойчивость, внимательность. Необходимо уметь находить выход из критических ситуаций, не теряться в них. Навыки нужны не только в области ручного труда по специальности, но и в области менеджмента, ведь при повышении по службе специалист должен обладать навыками руководителя, т.к. очень важно уметь координировать работу подчиненных.

Возникновение сложности при работе

Конечно, как и работа по любой специальности, все упомянутые профессии влекут некоторые трудности. Например, часто приходится работать посменно и вообще ночью. Нередко вызывают в неурочное время из-за внезапно возникших обстоятельств. Кроме того, возможно, мало придётся взаимодействовать с людьми, поэтому лучше, чтобы потенциальный работник по данной специальности относился к типу людей «Человек-

техника» или «Человек - знаковая система». Однако это создаёт не только психологические неудобства. Также это значит, что рассчитывать при выполнении заданий приходится только на себя.

ПРОФЕССИЯ - МОНТЁР ПУТИ

Беседин А.А.

Научный руководитель: Щербаков П.А.

Томский техникум железнодорожного транспорта - филиал ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения», г. Томск, Россия

Моя будущая профессия – монтер пути.

История этой профессии связана с историей страны и с появлением железнодорожного транспорта. Можно найти много информации об инженерах, изобретателях, участниках строительства железной дороги, но практически нигде не написано о тех, кто занимается её содержанием. А ведь от их труда зависит безопасность движения поездов, перевозки грузов и пассажиров.

В 1842 году вышел подписанный Николаем I указ о строительстве железной дороги, которая должна была соединить Москву и Санкт-Петербург. Движение на отдельных участках дороги началось с 1846 года, а официальное открытие состоялось в 1851 году. Тогда и появились обходчики путей или путевая стража.

Флажки красного и зелёного цвета, позже красного и желтого, фонарь, комплект петард, гаечный ключ и мешок с едой - вот весь нехитрый рабочий набор. Каждую шпалу должен был знать обходчик на своем участке пути протяжением 7-8 км. Почётной профессией считалось это ремесло, оно гарантировало работнику паспорт, бесплатное жилье, зарплату, бесплатную и единую для всех форму, казённые дрова и неограниченный размер покоса. Уметь надо было многое: смену рельс, смену шпал, перешивку, ремонт крестовин, разгонку рельсовых нитей, обточку рельс, выправку шпал. Работа тяжелая, в основном ручная, целый день на улице, и в жару, и в холод, и в дождь, и в снег в любое время суток.

Человек этой профессии должен быть физически сильным, выносливым. Никто не обучал их способам нахождения дефектов. Их многолетний опыт работы позволил в будущем научно обосновать и разработать способы обнаружения неисправностей на железнодорожных линиях.

С тех пор прошло много времени и многое поменялось. Но в нынешнее время, обучаясь на специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», я немало узнаю о своей будущей специальности. Монтер пути - одна из наиболее востребованных профессий на предприятиях, занимающихся строительством и обслуживанием железнодорожного пути. Но, не смотря на высокую востребованность работников, ответственность и требования к знаниям монтеров пути от этого не снижается.

Основными обязанностями монтеров пути являются: ремонт железнодорожного пути и его текущее содержание. В свою очередь в задачи текущего содержания входят:

- постоянный контроль за состоянием пути, необходимый для того, чтобы вовремя обнаруживать неисправности, и вовремя их устранять;
- обеспечение исправного состояния пути, при котором гарантируется безопасный и бесперебойный пропуск поездов с максимально возможными скоростями и осевыми нагрузками;
- обеспечение длительных сроков службы всех элементов пути, это достигается качественным выполнением всех технологических операций.

Работа монтера пути – это тяжёлый, опасный и ответственный труд. Чтобы успешно справляться с тяготами своей работы, монтер пути должен обладать специальными качествами и знаниями.

Железнодорожный путь требует ухода в любое время года. Чтобы выполнять свою работу, которая за частую связана с серьёзными физическими нагрузками, монтер должен быть физически сильным и выносливым, готовым к любым погодным условиям. Он не должен терять бдительность, ведь его работа связана с большим количеством рисков и опасностей: тяжёлый инструмент, высокое напряжение контактной сети и электроинструмента, движение поездов и много других непредсказуемых факторов. Чтобы успешно их избегать, необходимо знать:

- правильные способы выполнения работ, чтобы не нанести вред элементам пути, своему здоровью и здоровью своих коллег;

- правила охраны труда и оказания первой помощи пострадавшим, чтобы избежать опасных ситуаций их последствий, и правильно действовать в случае, когда последствия, всё-таки наступили;

- инструкцию по сигнализации на железных дорогах. Это необходимо для того, чтобы понимать и передавать информацию другим работникам железной дороги, чтобы обеспечивать безопасные условия труда. Например, без ограждения сигналами остановки места производства работ по одиночной смене рельса, запрещается даже приступать к работе;

- большое количество нормативных значений размеров и допусков устройства железнодорожного пути. Например, ширина колеи, допустимый износ рельсов и частей стрелочных переводов, места промеров на стрелочных переводах и многое другое.

Всё это нужно знать, чтобы выполнять свою работу качественно и не подвергать опасности других людей.

В заключение могу сказать, что труд монтера пути, хоть и не бросается в глаза, но совсем не лёгок. Однако это не повод бояться данной профессии, ведь если подойти к делу с головой, то можно достаточно далеко пройти по карьерной лестнице.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МОНТЕР ПУТИ

Губайдуллина А.Л.

Научный руководитель: Мандзяк А.С.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный
университет путей сообщения» в г. Казани, г. Казань, Россия*

Есть много профессий хороших и важных, но судьба моя – железная дорога.

Профессия. Будущая профессия. Вроде так мало слов, но, сколько они вызывают эмоций на этот счет.

Сколько вокруг разных и интересных сфер деятельности! И как же тяжело бывает порой выбрать: кем быть в будущем.

Железная дорога для России является важнейшим инфраструктурным объектом с самого момента своего появления в XIX веке. Чтобы поддерживать всё это обширное хозяйство в порядке, требуется целая армия работников, которых в народе прозвали путейцами.

Российская железнодорожная сеть имеет протяженность 87157 тыс. км, разделена на железные дороги – филиалы ОАО «РЖД»: Восточно-Сибирская, Западно-Сибирская, Дальневосточная, Забайкальская и так далее. В свою очередь, филиалы разделены на путевые части (ПЧ) длиной в 150 км и на околотки в 30 км. Бригады работников дистанции пути состоят из 7 или 9 человек разных разрядов под командованием бригадира, несут ответственность за каждый околоток.

Монтеры пути – это работники холдинга ОАО «РЖД», выполняющие всю самую тяжелую и рутинную работу. Их основная задача – текущее обслуживание и профилактический ремонт железнодорожных путей.

Профессия путеец естественным образом оформилась, когда в Российской империи начала активно развиваться сеть железных дорог. Характерно, что, несмотря на широкую механизацию, труд монтера пути по-прежнему остается ручным.

Суть обязанностей монтера пути:

- замена рельс и шпал;
- перешивка путей;
- обточка рельс;
- выправка шпал;
- регулировка стрелочных механизмов;
- подгонка профилей стрелочных переводов;
- исправление пути на пучинах (вздыбливаниях грунта);
- сборка рельсовых звеньев на специальных станках звеносборочной линии [1].

При плановом ремонте монтер пути, как и сто лет назад, орудует в основном ручным инструментом: кувалдами, ломami, лапами для выдергивания костылей.

Шпалы и куски рельс часто также приходится перетаскивать вручную (там, где монтаж кранами невозможен), либо с помощью специальных тележек – модеронов. При этом работа происходит практически в любое время суток и при любой погоде: в зной, в дождь, в холод или метель. Характерно, что подобная низко квалифицированная работа никуда не исчезает и по-прежнему востребована в РЖД.

Разумеется, моя будущая профессия потребует таких человеческих качеств, как пунктуальность, внимательность, выносливость, стрессоустойчивость. Да, и здоровье должно быть крепким, зрение и слух отличными.

Монтер пути – это профессия, в которой трудятся сильные, смелые люди, способные на ежеминутный поступок, единственно правильное решение, от которого зависит жизнь и безопасность пассажиров, команды, людей за окнами состава да и самого поезда.

При этом требования к квалификации уже вторичны. На производственную практику в путевые бригады часто устраивают студентов нашего техникума. Правда, доверяют им самую черновую работу: закручивание и выкручивание болтов при демонтаже рельс, погрузочные и разгрузочные работы, удаление мусора, очистку путей от снега и т.д. Но для карьерного роста все-таки рекомендуется получить высшее образование. Такую возможность предоставляют структурные подразделения компании ОАО «РЖД». Студентам, устроенным по трудовому договору в дистанцию пути, дают возможность получить диплом о высшем профессиональном образовании по целевому направлению.

В настоящее время действует пять ступеней подготовки монтеров пути – со 2 по 6-й (рис. 1):



Рис. 1. Монтеры дистанции пути.

1. Монтер пути 2 разряда производит только прикладные вспомогательные операции;
2. Монтер пути 3 разряда может заменять отдельные части путей (шпал и рельсов), проводить сверление, обслуживать шпалопитатель;
3. Монтер пути 4 разряда выполняет широкий круг работ от монтажа / демонтажа рельс до замены одиночных деталей на стрелочных переводах, также в обязанности входит содержание в исправности рельсовой цепи автоблокировки, замена элементов рельсошпальной решетки на участках с железобетонными шпалами, плитами и блоками;
4. Монтер пути 5 разряда может проводить сложный ремонт, включая монтаж и демонтаж верхнего строения пути, укладывать рельсы по угольнику и шаблонам, занимается промером и выправкой пути по ширине колеи, заниматься укладкой рельс бесстыковым методом;
5. Монтер пути 6 разряда занимается особо сложными работами по монтажу и демонтажу путей, включая установку рельсовых переводов, замер кривых участков пути по стрелам прогиба и т.д.

Главная обязанность путейца – содержать железнодорожный путь в таком состоянии, чтобы по нему мог безопасно двигаться подвижной состав (грузовые и пассажирские составы, специальный подвижной состав, простые одиночные локомотивы)

Плюсы профессии:

- официальное трудоустройство;
- востребованность на рынке труда;
- возможность карьерного роста;

Минусы:

- физически тяжелая работа на открытом воздухе;
- ограничения по здоровью;
- риск несчастных случаев и травм.

Основная ответственность лежит на плечах строителей железнодорожных магистралей, механиков, обходчиков, станционных дежурных, сигналистах, операторов дефектоскопных тележек.

Работа монтера пути, как правило, связана со сложными условиями: она осуществляется в любое время суток, при любых погодных и климатических условиях. Поэтому за состоянием здоровья железнодорожников проводится регулярный и жёсткий контроль. Труд железнодорожника в сфере путевого хозяйства необычайно ответствен, ведь он связан с безопасностью большого количества людей, выбравших в качестве средства передвижения железнодорожный транспорт. Для того чтобы избежать нарушения графика движения, поломок транспортных средств или путей, не допустить аварий, нужно быть ответственным, внимательным и бдительным.

Мною сделан выбор – получение железнодорожного образования по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и начало моего становления как личности, профессионала в сфере путевого хозяйства. Сделаю все, чтобы мой труд был востребован, полезен и важен не только для меня, а для общества в целом, для моей страны.

Список литературы

1. Профессия Монтер пути (путеец). Незаменимый работник железной дороги // URL : <https://kedu.ru/press-center/profgid/professiya-monter-puti-puteets>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР ДЕФЕКТΟΣКОПНОЙ ТЕЛЕЖКИ

Панова Н.С., Цой А.В.

Научные руководители: Амосов А.В., Мазина И.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Калуге, г. Калуга, Россия*

Мы, обучающиеся одного из старейших в России железнодорожных техникумов, гордимся выбранной специальностью. Наша специальность одна из первых, которая приняла студентов на обучение в наш техникум, у нее очень большая история.

Преподаватели специальных дисциплин Амосов А.В. и Киселёв В.И. на уроках обращают наше внимание, что «путь - это все», или «какой путь проложишь, такая и будет жизнь».

Нас заинтересовала эта профессия и тогда, когда классный руководитель на первом курсе провел классный час по тематике «Моя профессия - железнодорожник». Как оказалось, это традиционная тема для классных часов на первом курсе. Но наш классный руководитель подошел творчески к этому вопросу: нашел статью выпускника железнодорожного вуза, работающего оператором дефектоскопной тележки и сделал нам презентацию про эту профессию «Как маленькая дефектоскопная тележка спасает жизни людей».

Дефектоскопия рельсов включает оценку их качества в процессе эксплуатации и направлена на своевременное обнаружение главным образом внутренних дефектов, выявление причин их образования в зависимости от эксплуатационных условий, разработки мероприятий по повышению продлению сроков службы рельсов и общей надежности пути, по совершенствованию методов и средств рельсовой дефектоскопии.

2 февраля «День дефектоскописта» - профессиональный праздник. В этот день в 1928 г. русский ученый Сергей Яковлевич Соколов запатентовал первый ультразвуковой дефектоскоп. Ранее, 1927 г. он установил способность ультразвука проникать через металлы без заметного поглощения и применил это для обнаружения дефектов в металлах. Ученый выдвинул теорию, согласно которой ультразвуковые колебания могут служить средством распознавания скрытых дефектов в изделиях из металла. Это и стало началом применения ультразвуковой дефектоскопии.

Затем он высказал основные идеи ультразвукоскопии и описал экспериментальную методику. Смелая идея в 1931 г. получила материальное воплощение: совместно со своими студентами старших курсов Сергей Яковлевич изготовил первый дефектоскоп, который мог производить сквозное прозвучивание изделий. Построив первый ультразвуковой дефектоскоп, а далее промышленный образец, разработал ряд конструкций ультразвуковых дефектоскопов.

Годом позже состоялся первый выпуск инженеров-акустиков, в числе которых были и студенты, которые помогли своему учителю со сборкой дефектоскопа. Ученый, впоследствии член-корреспондент АН СССР, профессор Ленинградского электротехнического института, Сергей Яковлевич Соколов в 1935г защищает докторскую диссертацию на тему «Ульттраакустические колебания и их применение». Его студенты и были первые дефектоскописты, положившие начало столь ответственной профессии. В 1942г. изобретение Соколова было удостоено Государственной премии. С тех пор отечественная дефектоскопия проделала большой путь развития.

На сети железных дорог Российской федераций применяются современные ультразвуковые дефектоскопы, которые позволяют более точно определять местоположение дефекта. Среди них такие, как "АВИКОН-02Р", "РДМ-33", "УД2-102 ПЕЛЕНГ"



Рис. 1. РДМ -33



**Рис. 2. УД2-102
ПЕЛЕНГ**



Рис. 3 АВИКОН 02Р

Автоматизированным средством нового поколения, предназначенным для скоростного контроля железнодорожных рельсов, является совмещённые вагоны-дефектоскопы, основанные на трёх ультразвуковых и магнитном методах контроля. При разработке схемы прозвучивания использованы пьезоэлектрические преобразователи, широко применяемые в практике ультразвукового скоростного контроля и работающие в импульсном режиме излучения-приёма, а также новые, работающие в режиме непрерывной генерации и пассивного приема акустических колебаний



Рис. 4. Рабочее место оператора



Рис. 5. Вагон-дефектоскоп

Оператор дефектоскопной тележки – это специалист, который проводит контроль состояния рельсов с помощью технических средств, а именно дефектоскопов. Он несет личную ответственность за качество проведенной работы. Основная обязанность оператора это дефектоскопия рельсов, т.е. проведение обследований на поиск скрытых дефектов, которые не видны визуально. Контролировать развитие дефектов, их регистрация и в необходимых случаях принятие мер по обеспечению безопасности движения поездов.

Оператор дефектоскопной тележки – это довольно сложная и ответственная работа. Он отвечает за выявление дефектов рельсов, а, следовательно, за жизнь и безопасность пассажиров. Не удивительно, что работодатели предъявляют ряд требований к соискателям на данную должность.

Оператор дефектоскопной тележки обязан знать:

- нормативные акты, касающиеся безопасности труда и методические акты государственной системы измерений;
- типы возможных дефектов, конструктивные особенности объекта проверки, потенциальную опасность во время проведения замеров;
- методику и техническую документацию по неразрушающему контролю;
- правила проведения отбора и проверки на качество материалов;

– разновидности дефектов, их классификация, признаки, по которым выявляется бракованная деталь или рельс.

На уроках мы узнали, что железную дорогу сравнивают с отдельно взятой страной, где всякое событие происходит четко и строго по расписанию, поэтому дисциплина работающих чрезвычайно важна, и тогда механизмы этой страны не дают сбоев.

При работе на железной дороге применяется современная техника, новые инновационные и информационные технологии, позволяющие обнаружить любой дефект в рельсах.

Оператор дефектоскопной тележки проверяет рельсы не только на наличие повреждения, но и снимает остальные параметры железнодорожного полотна. Эти параметры могут быть перенесены в общую базу данных пути и использоваться для контроля или для прогнозирования последующих ремонтов пути.

Работа оператора дефектоскопной тележки очень важна. Если работник пропустил дефект рельса - поезд может сойти. И вопрос стоит о жизни многих людей, которые зависят от качества выполненной работы. Поэтому оператор должен обладать высокой дисциплиной труда и отличными званиями. Кроме этого для всех железнодорожных специальностей важно крепкое здоровье, высокая стрессоустойчивость и огромная выносливость и концентрация внимания. Работа оператора дефектоскопной тележки лежит в основе безопасного движения и спасает от крушений и множество жизней людей.

Мы хотим отметить, что работа эта не только мужская - женщины тоже становятся дефектоскопистами, потому что дефектоскопы становятся все современнее и легче.

В нашем филиале мы учимся работать со средствами дефектоскопии, с такими как РДМ-2, УДС-2, АВИКОН-02.



Рис. 6. На уроке мы настраиваем дефектоскоп АВИКОН

Для выбранной профессии наше учебное заведение закладывает крепкие знания, умение ориентироваться в новом материале и применять новые технологии, грамотно применять знания и навыки на практике, высокую дисциплину труда.

Список литературы

1. Зацепин, А. Ф. Методы и средства измерений и контроля: дефектоскопы : учебное пособие для среднего профессионального образования / А. Ф. Зацепин, Д. Ю. Бирюков ; под научной редакцией В. Н. Костина. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 120 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-10324-3 // ЭБС Юрайт . — URL: <https://urait.ru/bcode/456564> . — Текст : электронный

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПЕРЕЕЗДУ

Ананин К.А.

Научный руководитель: Хорошайлова И.Г.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия*

Железнодорожные переезды — это пересечение автомобильных дорог с железнодорожными путями на одном уровне. Переезды располагаются с пересечением его автомобильной дорогой под прямым углом. К регулируемым переездам относят те переезды, которые оборудованы устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда или обслуживаемый дежурными работниками. Для безопасности движения поездов, а также четкого и непрерывного следования поездов, без непредвиденных ситуаций, существует должность «Дежурный по переезду».

Работа дежурного по переезду является самой ответственной, от нее зависит безопасность движения как автотранспорта, так и подвижного состава. В его обязанности входят обеспечение безопасного движения поездов и автотранспортных средств на железнодорожном переезде, своевременное открытие и закрытие шлагбаумы, подача установленных сигналов и наблюдение за состоянием проходящих поездов, слежение за звуковыми сигналами и светофорной сигнализацией при приближении поезда, а также другие обязанности, предусмотренные Инструкцией дежурного по переезду. Дежурный по переезду подчиняется только своему непосредственному бригадиру пути. Все распоряжения и требования дежурному передаются, как правило, через бригадира пути [1]. В случае поручения от вышестоящего начальника дежурный по переезду обязан выполнить его, после чего по телефону доложить об этом своему бригадиру пути.

Чтобы получить данную профессию, необходимо пройти железнодорожный курс обучения по специальной программе, но к самостоятельной работе дежурного по переезду допускаются лица старше 18 лет, прошедшие обязательный предварительный медицинский осмотр, все предусмотренные инструктажи, профессиональное обучение с получением соответствующего свидетельства, стажировку на рабочем месте не менее 4-х смен, проверку знаний требований охраны труда и обучение по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

В случае, если все требования были выполнены, то работник при вступлении на смену расписывается в Книге приема и сдачи дежурств и заступает на нее. При заступлении на дежурство дежурный по переезду должен всегда иметь при себе [2]:

- одну коробку петард, в которой находятся 6 штук в случае ограждения возникшего препятствия для движения;
- сигнальный рожок для подачи звуковых сигналов машинистам подвижного состава;
- милицейский свисток для подачи дополнительного сигнала с целью привлечения внимания участников движения автомобильного и железнодорожного транспорта;
- два сигнальных флага в дневное время суток - красный и желтый в чехле. Красный развернутый флаг необходим для подачи сигнала остановки машинисту. Желтый свернутый обозначает дальнейшее следование с установленной скоростью, но если желтый флаг будет развернут, то машинисту необходимо снизить скорость до указанной ему перед отправлением. А в темное время суток и при неблагоприятных условиях видимости в светлое время - используется сигнальный фонарь для подачи видимых сигналов.

В помещении переездного поста, в котором заступил работник на дежурство должно иметься:

- график дежурства по переезду;
- инструкция дежурного по переезду;

- местная инструкция по эксплуатации данного переезда с карточкой, содержащей необходимые сведения о нем;
- выписка из расписания движения пассажирских и пригородных поездов с указанием времени отправления поездов с соседних станций;
- Книга приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде, в которой находятся все замечания, неисправности шлагбаумов, устройств сигнализации, телефонной радиосвязи, а также происходят записи об устранении неисправностей на переезде;
- Журнал нарушений правил проезда через переезд;
- жезл регулировщика, который предназначен для регулирования дорожного движения и красная нарукавная повязка;
- один переносной красный щит и один сигнальный фонарь на каждый железнодорожный путь, пересекаемый переездом;
- один запасной переносной красный щит и один запасной сигнальный фонарь в случае неисправности основных;
- один комплект сигнальных флагов;
- коробка петард на двухпутных участках и не менее двух коробок на участках с тремя и более путями [2].

После заступления на дежурство, дежурный по переезду должен проверить: железнодорожный путь в пределах 50 м от переезда в обе стороны, состояние оборудования переезда и всех его устройств, наличие пломб у пломбируемых устройств, наличие и состояние ручных сигналов, петард, инструмента и инвентаря. Даже если предыдущий сотрудник сообщил о всех исправностях на переезде, то заступивший на дежурство сотрудник обязан проверить перечисленные требования. Так как именно он несет ответственность за его смену.

После проверки и убедившись, что все исправно, дежурный по переезду должен находиться все время на переезде. В помещение он может заходить, только убедившись, что переезд свободен от транспортных средств и нет приближающихся ближайших к переезду поездов. Дежурный не имеет право отвлекаться на какие-либо развлечения или отдых во время работы. Иначе произойдет несчастный случай.

В случае приближения поезда дежурный по переезду после закрытия шлагбаума обязан проверить, свободен ли путь на переезде и обе стороны от него, и сойти с пути, когда поезд находится от него на расстоянии не менее 400 м, а для встречи поездов, следующих со скоростью более 140 км/ч, за 5 мин до прохода поезда. При встрече поезда дежурный по переезду должен внимательно осматривать движущийся подвижной состав для обнаружения неожиданной неисправности поезда, угрожающей безопасности дальнейшего движения. Особенно уделяют внимание колесным парам, а именно, колесам, идущим юзом, задымлению и загорению бугров, угрозе падения человека с пассажирского поезда или груза с грузового поезда и другие неисправности. В случае обнаружении перечисленных неисправностей дежурный по переезду обязан срочно сообщить об этом машинисту поезда [1].

Для встречи поезда необходимо стоять лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению у здания переездного поста на расстоянии не ближе 2 м, а при пропуске поезда, следующего со скоростью более 140 км/ч, - на расстоянии не ближе 4 м от крайнего рельса и не менее 5 м при пропуске поезда, следующего со скоростью более 160 км/ч, подавать сигнал духовым рожком, подавать сигнал при свободном пути: днем - свернутый желтый флаг, ночью прозрачно-белый огонь ручного фонаря. Если же необходимо уменьшить до указанной скорости поезда: днем - развернутый желтый флаг; ночью на перегонах медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем, на станциях - ручного фонаря с желтым огнем; если нет такого фонаря - медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [2].

При проходе подвижного состава дежурный по переезду обязан подавать сигнал остановки движущегося подвижного состава в следующих случаях:

1) если в проходящем подвижном составе дежурный заметит неисправность, угрожающую безопасности движения: колеса, идущие юзом или издающие сильные удары из-за ползунов, пожар, горение букс, угроза падения с поезда человека или груза и другие неисправности. После проследования поезда, в котором была обнаружена одна из перечисленных неисправностей, дежурный срочно обязан сообщить об этом дежурному по станции, бригадиру пути и произвести осмотр пути в пределах обслуживаемого им участка;

2) если подвижной состав, следующий по неправильному пути двухпутной линии, не будет иметь в голове установленных сигналов;

3) если дежурным будет замечено, что один поезд идет навстречу другому по одному и тому же пути или один поезд настигает другой (сигнал остановки в последнем случае подается только настигающему поезду);

4) при пожаре в полосе отвода, угрожающем движению;

5) других случаях, угрожающих безопасности движения и жизни людей, а также предусмотренных Инструкцией по охране труда для дежурного по переезду.

При возникновении на переезде препятствий, угрожающих безопасности движения подвижного состава или автотранспорта, а также при загромождении переезда свалившимся грузом или остановившимся транспортным средством, дежурный по переезду действует в определенном порядке:

При наличии устройств заградительной сигнализации незамедлительно включает ее, для чего необходимо снять пломбу с кнопки «Включение заграждения», нажать ее и закрыть шлагбаумы. Включение заградительных светофоров проверяется по лампочкам, имеющимся на щитке управления шлагбаумами. Шлагбаумы должны прикрывать не менее половины проезжей части автомобильной дороги справа стороны по ходу движения транспорта. Левая сторона дороги шириной не менее 3 метров не перекрывается. Заградительные светофоры включает дежурный по переезду в случае опасности возникшей на переезде. Заградительные светофоры располагаются на расстоянии от 15 до 200 м.

После включения устройств заградительной сигнализации по телефону сообщает о случившемся дежурному по станции (ДСП) или поезвному диспетчеру, а при наличии радиосвязи сообщает машинистам поездов о необходимости остановки и о наличии препятствия на переезде и принимает меры по его устранению.

После устранения на переезде препятствия для движения или неисправности заградительные светофоры должны быть погашены. В случае если не погаснет красный огонь заградительного светофора, то дежурный обязан закрыть шлагбаумы и лично сообщить машинисту поезда о неисправности заградительного светофора, после чего машинист подвижного состава имеет право проследовать на запрещающий сигнал заградительного светофора [2].

Во время окончания устранения всех неисправностей на переезде, дежурный обязан сделать запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде о том, что была данная неисправность, указав время, кто находится на дежурстве, какая неисправность произошла и решена ли была проблема. В конце поставить свою подпись.

После окончания своей смены, дежурный по переезду должен привести в порядок помещение переездного поста, так и около него; очистить от грязи и другого мусора инструмент, инвентарь и сложить их в установленное для этого место; проверить о наличии исправности оборудования переезда и его устройств, сигнальных принадлежностей, устройств сигнализации; сообщить дежурному по переезду, пришедшему на смену, о неисправностях, обнаруженных или произошедших в течение смены. Если же сменяемый работник не явился на смену, то необходимо сообщить о его неявке бригадиру пути и ожидать другого сменного работника. Оставлять переезд без присмотра категорически запрещено.

Работа дежурного по переезду очень ответственна, выполняя ее, нужно соблюдать все требования и быть внимательным во время заступления на работу. Соблюдая все правила, дежурный может обеспечить безопасность железнодорожного переезда. Рабочая смена дежурного по переезду длится 12 часов, он не имеет права на отдых после заступления на дежурство.

Список литературы

1. Инструкция по охране труда для дежурного по переезду : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 16.12.2016 № 2562р (ред. от 22.10.2020). – Текст : электронный // КонсультантПлюс.
2. Условия эксплуатации железнодорожных переездов : утв. Приказом Минтранса России от 31.07.2015 № 237 (ред. от 06.08.2019). – Текст : электронный // КонсультантПлюс.

ПРОФЕССИЯ - СИГНАЛИСТ

Сердюк Т.Е.

Научный руководитель: Хорошайлова И.Г.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижний Новгород, г. Нижний Новгород, Россия*

Одна из самых важнейших и ответственных профессий в путевом хозяйстве – сигналист. На сигналистов возлагается огромная ответственность, в том числе за жизни бригады. Ни одна работа на путях не осуществляется без сопровождения сигналиста. Сигналист обязан точно следовать технике безопасности.

Сигналист – это работник железной дороги, который занимается установкой и обеспечением сохранности переносных сигналов, петард и сигнальных знаков, ограждающих съемные подвижные единицы и места производства путевых работ.

Обязанности сигналиста:

1. Строго соблюдать порядок ограждения при производстве путевых работ.
2. Во время ограждения путевой бригады проявлять бдительность при наблюдении за поездами и другим подвижным составом, не отвлекаться.
3. При приближении поезда немедленно вызвать руководителя работ и передать сообщение о подходе поезда. В случае неполучения информации от руководителя работ о прекращении работ и готовности к пропуску подвижного состава, принять меры к остановке поезда.
4. При пропуске поезда производить наблюдение за состоянием поезда и при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, принять меры к остановке поезда.
5. Производить ограждение мест, угрожающих безопасности и непрерывности движения поездов.
6. Снятие сигналов ограждения и петард с разрешения руководителя работ.
7. В области охраны труда:
 - соблюдать требования по охране труда, установленные законами и иными нормативными правовыми актами, а также правилами и инструкциями по охране труда;
 - правильно применять средства индивидуальной и коллективной защиты;
 - проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ по охране труда, оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте, проверку знаний требованиям охраны труда;
 - немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления);

- проходить обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинский осмотры (обследования).

8. Соблюдать Правила внутреннего трудового распорядка, дисциплину труда.

9. Кодекс корпоративной этики ОАО «РЖД».

Сигналист обязан знать:

Переносные, ручные и звуковые сигналы, сигнальные знаки, петарды, порядок их установки и снятия; схемы ограждения сигналами и сигнальными знаками съёмных подвижных единиц и мест производства путевых работ; порядок пользования переносной телефонной связью или переносными радиостанциями; правила перевозок грузов; правила и нормы по охране труда; технико-распорядительный акт и технологический процесс работы железнодорожной станции в объеме выполняемых работ; принцип работы тормозных устройств и правила их эксплуатации; устройство тормозных башмаков и правила пользования ими; расположение стрелочных переводов и изолирующих участков; общие сведения об устройстве централизованных стрелок и правила перевода их курбелем, знать требования охраны труда, пожарной и экологической безопасности.

Также сигналист должен уметь оказывать доврачебную помощь. Быть физически выносливым и иметь крепкое здоровье. Уважать ручной труд, быть готовым работать в бригаде. Пользоваться переносной телефонной связью и радиостанциями. Отслеживать движение поездов.

Сигналист несет ответственность за:

- невыполнение поручений и распоряжений;
- неисполнение (ненадлежащее исполнение) функциональных обязанностей;
- недостоверную информацию о состоянии выполнения порученных заданий и поручений, нарушении сроков их исполнения;
- нарушение правил внутреннего трудового распорядка, правила противопожарной безопасности и техники безопасности;
- причинение материального ущерба в пределах, установленных действующим законодательством Российской Федерации;
- разглашение сведений, ставших известными в связи с исполнением должностных обязанностей.

За вышеперечисленные нарушения сигналист может быть привлечен в соответствии с действующим законодательством в зависимости от тяжести проступка к дисциплинарной, материальной, гражданской, административной и уголовной ответственности.

Негативное влияние на работника.

При работе на пути возникают негативные производственные факторы, такие как:

- движущиеся поезда;
- высокий уровень шума;
- сильная запыленность рабочего пространства;
- психологические нагрузки;
- работа на открытом воздухе при различных погодных ситуациях.

Для работы сигналистом нужно иметь представление о работе бригады, уметь использовать пожарное оборудование, оказывать доврачебную помощь.

Для того чтобы работать при неблагоприятных условиях, необходимо иметь большую физическую выносливость и крепкое здоровье.

Экипировка сигналиста:

Спецодежда сигналистов состоит из верхней одежды, обуви, перчаток, очков, головного убора. В холодное время года выдается утепленный вариант. Работодатель обеспечивает сотрудников специальной экипировкой, которая помогает снижать негативное воздействие.

Сигналисты в отличие от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета или иметь иные, утвержденные

установленным порядком элементы одежды (нарукавники), выделяющие их из общего числа работников. Пример экипировки приведен на рисунке 1.



Рис. 1. Сигналист.

Сигналисты, назначаемые для ограждения путевых работ, должны иметь при себе:

- удостоверение сигналиста;
- комплект ручных сигналов (красный, желтый флажки);
- радиостанцию и духовой рожок;
- запас петард в металлических коробках;
- сигнальный фонарь с красным и прозрачно белым светом (в ночное время и при плохой видимости).

Сигналист руководствуется:

- законами РФ в области гражданского и трудового права;
- правилами внутреннего распорядка организации, нормами по охране труда, обеспечению пожарной безопасности и т.д.
- уставом организации, приказами и распоряжениями руководства, нормативными актами компании.

Список литературы

1. Должностная инструкция сигналиста : сайт ПрофНавигатор . – URL : <https://qualinfo.ru/official-instructions/signalist-4365/> . - Текст : электронный.
2. Инструкция по охране труда для сигналиста железнодорожной станции ОАО «РЖД» : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2016 № 2554р (ред. от 17.07.2020) . - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

ИСТОРИЯ МОЕЙ ПРОФЕССИИ

Носов Я.Д.

Научный руководитель: Погорелова С.Г.

*Ухтинский техникум железнодорожного транспорта –
филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I», г. Ухта, Россия*

Я учусь в Ухтинском техникуме железнодорожного транспорта по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». После окончания техникума я могу работать монтером пути, сигналистом, оператором путеизмерительной тележки.

Путейцы - так называют людей этой профессии в простонародье. А по-научному: монтеры пути железнодорожного транспорта. Безопасность движения и текущее его содержание входит в обязанности путейца

Мне стало интересно узнать, как появилась данная профессия. Когда я начал изучать материал по данной теме, оказалось что имеется очень мало сведений о возникновении данной профессии.

История этой профессии связана с историей страны и с появлением железнодорожного транспорта. В 1842 г. вышел Указ императора Николая I о строительстве железной дороги, подписанный, соединяющей Москву и Санкт-Петербург. Движение на отдельных участках дороги началось с 1846 года, а официальное открытие состоялось 1 ноября 1851 года. Петербурго-Московская железная дорога – первая магистральная железнодорожная линия России. В это время и появляются обходчики путей или путевая стража.

6 августа 1851 г. императором Александром I было издано «Высочайшее повеление» об утверждении «Положения о составе управления Санкт-Петербурго-Московской железной дороги». Согласно этому Положению состав управления железной дорогой подразделялся на четыре отдела: «Состав Дорожный, Состав Станционный, Состав Подвижной, Состав Телеграфический».

В «Состав Дорожный» включались «сторожа при стрелках» и «сторожа у застав при переездах». В § 42 раздела I указано: «Всех сторожей у застав и при стрелках, считая две смены, дневную и ночную, полагается 728 и запасных 35, итого 763. В том числе: у застав - 280, при стрелках - 483». § 43 гласит: «Сторожа помещаются в особо устроенных при стрелках и заставах сторожевых будках».

Таким образом, появились для надзора за путями при стрелках и мостах посты дорожных стражей, работавших круглосуточно в две смены.

Сторожа при стрелках (стрелочники) стояли на постах с флажками: развернутый желтый – на боковой путь, свернутый желтый – прямо. Ночью у них в руках фонари – молочно-белый или желтый соответственно. Проводят поезд, посмотрят на хвостовой сигнал – на месте ли, и уходят в свою будку доложить дежурному по станции.

Сторожа у застав при переездах (обходчики) появились сразу после начала введения в эксплуатацию железных дорог и следили за безопасностью движения, контролируя и, при необходимости, исправляя путь (рельсы, шпалы, насыпь). При них всегда были сигнальные флажки – красный и зеленый, позже красный и желтый; комплект петард, длинный молоток, гаечный ключ, мешок с едой. Одеты просто: летом – форменные сапоги, штаны, гимнастерка; зимой – валенки, меховая шапка и тулуп. Обходчик должен был знать каждую шпалу на своем участке протяженностью 7-8 км.

Тогда путеец жил как простой крестьянин, но имел ряд существенных привилегий – у него были паспорт, зарплата, бесплатная форма, казенные дрова, жилье, единые для работников железных дорог льготы и почти неограниченный размер покоса. Обходчики непременно имели домашний скот, птицу. Благо, травы можно было косить, сколько хочешь. Участки у некоторых были по полтора гектара. Провизию к самым глухим сторожкам подвозили на путевой дрезине или останавливали поезд с вагоном-лавкой. Закупали семьи обходчиков продукты мешками, потому что никакого магазина поблизости не было. За каждой мелочью быта приходилось добираться далеко.



Рис.1. Пропуск поезда

Но было в такой жизни и немалое преимущество: шла она на свежем воздухе и в стороне от начальства. Будки обходчика каждой дороги строились по стандартному проекту, стояли они на полянах у полотна вдоль дороги с садочками и стандартными витыми оградками. Пикетные столбики для красоты выкладывались звездочками из красного кирпича, поэтому на фоне непременно выровненных бровок и откосов путь выглядел образцово. В старину существовали ещё столбики, которые указывали границы участков, дистанций или околотов. Их называли граничные столбики.

Все линейные работники службы пути – сторожа, обходчики, монтеры – относились к определенному околотку. Он имел номер, а дистанция обозначалась по названию станции, на которой находилась контора.

Удивителен тот факт, что женщины тоже исполняли эту работу. Особенно массовый прилив женского пола выпал на время Первой Мировой войны, так как мужчин призывали в армию на фронт и штат сотрудников железной дороги оказался неукomплектованным. Таким образом, уже весной 1916 года 30% служащих железной дороги были женщины, исполняя, в том числе и работу путейца.



Рис.2. Женщина на железной дороге.

В конце 50-х годов XX в. крест на профессии обходчика поставил министр путей сообщения в то время, Борис Павлович Бещев. «Как ни поеду с объездом, все они в стороне от пути со своими флажками стоят и ничего не делают», – говорил Бещев.

В итоге к концу 1960-х профессия обходчика, имевшая столь же почтенный возраст, как и весь железнодорожный транспорт, полностью прекратила свое существование и была заменена на другую – монтер пути. Среди аргументов главным значилось переоснащение магистралей, появление новой техники, которая заменит людей.



Рис.3. Обходчик железнодорожного пути

В настоящее время монтер пути - наиболее многочисленная профессия на железной дороге: монтеры пути выполняют всю основную работу по текущему содержанию и ремонту железнодорожного полотна, а также искусственных сооружений.

Плюсы профессии:

- официальное трудоустройство;
- востребованность на рынке труда;
- возможность карьерного роста;
- можно трудоустроиться без соответствующей квалификации.

Минусы:

- низкая оплата труда на начальном этапе;
- физически тяжелая работа на открытом воздухе;
- ограничения по здоровью;
- риск несчастных случаев и травм.



Рис.4. Наши выпускники - монтеры пути

Вывод: несмотря на минусы путейской профессии работа монтера пути достаточно ответственная. Даже незначительные отклонения от нормативов содержания железнодорожного пути могут привести к сходу поезда. Поэтому в работе путейцев большое значение имеет качество выполнения работ. Монтер пути, в первую очередь, должен обладать хорошей физической подготовкой и выносливостью, поэтому на эту должность претендуют в основном молодые мужчины.

Изучив требования, предъявляемые к моей будущей работе, я понял, что я - кандидат в путейцы. В настоящее время я учусь по специальности «Строительство железных дорог, путь

и путевое хозяйство». Со мной заключен целевой договор на обучение и после окончания учебы в техникуме я буду работать в Сосногорской дистанции пути Северной дирекции инфраструктуры. Я понимаю все трудности, связанные с данной профессией. Но работая в ОАО «РЖД», я смогу, при необходимости, получить высшее образование, что позволит в дальнейшем работать бригадиром пути, дорожным мастером.

А на данном этапе моя задача – получить хорошие теоретические и практические знания, которые я смогу применить в дальнейшей работе

Список литературы

1. Повседневная жизнь железных дорог. Москва : Молодая гвардия, 2007. – Текст : непосредственный.
2. Материалы пресс-службы ЮУЖД, телеканала РЖД ТВ. – Текст : электронный.
3. Материалы статьи Ласточкиной А.М. из сборника трудов Центрального музея железнодорожного транспорта РФ «Страницы истории железнодорожного транспорта России», 2013 г. – Текст : непосредственный.

РАЗДЕЛ 2. Профессии в рамках специальности
23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

ПРЕУМНОЖАЯ ТРАДИЦИИ, ВМЕСТЕ - В БУДУЩЕЕ!

Минаева Д.С.

Научный руководитель: Куницына Е.Н.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Орле, г. Орел, Россия*

Молодёжь – это поколение людей, проходящих стадию взросления, под которой понимается становление личности, усвоение знаний, социальных ценностей и норм, необходимых для того, чтобы состояться как полноценный и полноправный член общества. Этот период жизни можно расценить как время возможностей, устремлённости в будущее, когда перед тобой открыты самые различные перспективы.

На мой взгляд, одной из главных проблем молодого поколения, в настоящее время, является выбор профессии и сопряженный с этим страх брать ответственность на себя. Неуверенность в себе и в своих силах часто становится главным барьером для успешной работы и карьерного роста. Ведь достаточно очевидно, что профессия, выбранная сегодня, может определить всю твою последующую жизнь. Конечно, молодые люди стараются опираться на свои интересы, но ведь интересы могут меняться с течением времени, а этот выбор профессии, сделанный сегодня, он так и останется самым первым навсегда, как бы хотелось ещё, чтобы он стал правильным! С надеждою на открытие интересных и неизведанных профессиональных горизонтов, мне захотелось сделать этот приоритетный выбор в пользу железнодорожной отрасли.

С самого детства, как и любой ребенок, я любила путешествовать. Однако привлекали меня далеко не новые места, а дорога. Железная дорога, какая она? Для каждого, наверное, разная. Для кого-то это просто мелькающие поезда, рельсы, вагоны... Кто-то считает, что это станции ожидания, расставания и пустые вокзалы. А для кого-то надежда на встречу с самыми близкими. Для меня железная дорога это не только рельсы, вагоны, станции, шпалы, перроны. Это, прежде всего люди. Тысячи людей, которые в любое время дня и ночи, в зной и холод, в проливной дождь сделают всё, чтобы мы с вами попали в другие города к нашим друзьям и родным...

К концу обучения в школе передо мной встал вопрос о выборе будущей профессии. После успешной сдачи экзаменов, я точно знала, куда буду поступать. В 2018 году я стала студенткой Орловского филиала ПГУПС. Это учебное заведение располагается в историческом здании, в котором когда-то находилась Орловская духовная семинария. Здесь учились Калинин В.С., Русанов В.А., Поликарпов Н.Н. и многие другие известные люди. Теперь почти 100 лет ведется подготовка специалистов-железнодорожников.

И вот теперь здесь проходят мои студенческие годы. Мои родители-педагоги и именно они привили мне такие важные качества, как ответственность, трудолюбие и самостоятельность. Однако я не захотела продолжить их путь и решила направлять не людей, а поезда, но опять же, для людей. Мой выбор пал на ведущую специальность нашего учебного заведения «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)». И теперь мне важно понять все особенности моей специальности в железнодорожной отрасли.

Железнодорожник, какая это профессия?! Это обобщенное значение целого ряда специальностей. Человек, связавший свою жизнь с железной дорогой, оказывается в работе сразу по нескольким направлениям профессионального взаимодействия: человек-человек, человек-техника, человек - знаковая система. Такой принцип коммуникации часто формирует не только процесс межличностного взаимодействия, межличностных связей, но и способен задавать оптимальный уровень функционирования технических систем, что просто необходимо для качественной работы железной дороги. Железнодорожная отрасль

развивается и способна дальше развиваться с поступательным движением вперёд. Ведь этим не случайно занимаются «движенцы»!

«Движенцы», именно так часто называют специалистов моей будущей профессии. «Движенцы» - это умные и очень ответственные командиры на железной дороге. Главный показатель деятельности железной дороги — это количество перевезенных грузов. Под руководством «движенцев» - дежурных по станции работают все службы железных дорог (рис. 1).



Рис. 1.

Дежурный по станции во время своей смены является единственным руководителем, которому дано право отдавать команды и распоряжения по приему и отправлению поездов. Осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе; контролирует соблюдение ими трудовой и технологической дисциплины. Ему подчиняются все работники, находящиеся на территории станции: составители поездов, операторы, дежурные по стрелочным постам, машинисты локомотивов, работники дистанций пути, сигнализации и связи, вагонники, электрики и многие другие. Специалисты данной профессии отвечают за планирование и организацию движения поездов, за эксплуатационную работу станции, за оперативную обработку всей документации прибывающих, отправляемых, формируемых поездов, контролируют накопление вагонов, правильность оформления грузовой документации.

Дежурный по станции несет личную ответственность за безопасность и своевременность пропуска поездов, в которых едут пассажиры и перевозятся грузы. Чтобы принять или отправить поезд, необходимо приготовить для него маршрут. Для обеспечения качественной работы дежурный по станции должен хорошо знать инструкции и правила технической эксплуатации железных дорог, уметь обращаться со сложной техникой, обладать хорошей памятью, оперативной смекалкой, быстро реагировать на изменения ситуации, а в случаях непредвиденного сбоя в работе, мгновенно принимать единственно правильное решение. Для работы в данной области необходимо иметь такие черты характера как собранность, самоконтроль, дисциплинированность, ответственность, умение руководить коллективом.

На железной дороге много интересных профессий, но дежурный по станции - одна из самых востребованных. Дежурный по железнодорожной станции - сменный помощник начальника железнодорожной станции, единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов, контролирует поезда на прилегающих к станции перегонах, а также маневровыми передвижениями в пределах станции. Качественная работа дежурного по железнодорожной станции является залогом безопасности пассажиров и перевозок грузов в одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте.

Проанализировав работу над данным вопросом, я пришла к выводу, что молодой специалист, и в частности выпускник специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам), должен понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии. Начинающему «движенцу» необходимо своевременно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, повышать уровень развития корпоративных и профессиональных компетенций, необходимых для обеспечения трудового и производственного процессов, обладать хорошей физической формой.

За время обучения в ОФ ПГУПС я успешно осваиваю образовательную программу, стремлюсь к профессиональному и личному росту. Сейчас я студентка 3-его курса специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) Орловского филиала ПГУПС. Особенно мне интересно изучать специальные дисциплины. Занятия проводятся в оборудованных кабинетах и лабораториях.

Начальник Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Михаил Глазков во время рабочего визита в Орел в декабре 2019 года, посетил наше учебное заведение и отметил высокую подготовку студентов специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» (рис.2). И это неудивительно, ведь наши педагоги, и ранее, и сейчас, несмотря на дистанционное обучение, стараются применять разнообразие форм, методов, приемов на учебных занятиях и на внеаудиторных мероприятиях, где учат студентов мыслить, искать, отбирать, систематизировать и обобщать материал. И каких только испытаний не готовит преподавателю беспокойная жизнь, особенно в период, связанный с COVID-19: избыток работы, радость от успехов студентов, усталость от бесконечной суеты и второе дыхание от вовремя сказанного доброго слова.



Рис. 2.

Я стараюсь углублять свой теоретический уровень образования и проявляю интерес к вопросам о перспективе развития компании ОАО «РЖД», которая является крупнейшим системообразующим элементом российской экономики. Важнейшим звеном ее транспортной системы, обеспечивающим более 44% грузооборота и свыше 30% пассажирооборота всей транспортной системы страны, формирующим 1,7% ВВП России, 1,5% налоговых поступлений в бюджетную систему страны, до 4% от общего объема капитальных вложений в России.

ОАО «РЖД» входит в ТОП-5 крупнейших компаний России, занимает лидирующие позиции в мире наряду с магистралями Китая и США, в том числе по объемам перевозок. Российские железные дороги занимают III место в мире по протяженности железнодорожной инфраструктуры и II место по протяженности электрифицированных линий и грузообороту,

1 место в Европе по протяженности железнодорожной инфраструктуры, электрифицированных линий и грузообороту, а также являются частью интегрированной железнодорожной сети с колеей 1520 мм.

В соответствии с государственными документами по стратегическому развитию железнодорожного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, определяющими технические и производственные параметры развития железнодорожного транспорта при переходе к инновационному и социально ориентированному типу развития экономики, перед транспортным комплексом страны поставлены масштабные цели:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

8 декабря 2020 года Президент Российской Федерации Владимир Путин провел совещание по развитию ОАО «РЖД». Совещание проходило в Ново-Огарево в режиме видеоконференции. Приятно отметить, что это совещание проходило в период подготовки моего доклада для участия в Международной заочной студенческой научно-практической конференции «Есть много профессий хороших и важных, но судьба моя железная дорога».

Железные дороги - настоящая система транспортных артерий, связывающая регионы, такая кровеносная система экономики. И ее развитие — главная тема совещания, в ходе которого обсуждались способы финансирования и модернизации инфраструктуры. В.В. Путин отметил на этом совещании: «Пропускная способность железных дорог – это тот ресурс, который необходим для сотен, тысяч российских предприятий, и это все хорошо

понимают. С расчетом на четко предсказуемое развитие транспортной инфраструктуры вся экономика, по сути, формирует собственные инвестиционные проекты, предприятия формируют собственные инвестиционные проекты, планируют расширение бизнеса, прием новых сотрудников». Также по поручению Президента РФ ОАО «РЖД» наращивает грузовой транзит. С Запада на Восток и наоборот. В этом году «Российские железные дороги» начали принимать заказы от Японии. Первый состав с товарами из Страны восходящего солнца ушел из Владивостока



18 ноября. По морю путь в Европу занимает 50 дней. По железной дороге получается практически в два раза быстрее.

Я стараюсь постоянно расширять свой кругозор, обладаю хорошим потенциалом и имею активную жизненную позицию. Добиваюсь поставленной цели путем самодисциплины и упорства. Я заинтересована в высоких результатах своей деятельности, проявляю интерес к профессии, поэтому самостоятельно работаю над повышением



своего образовательного практического уровня знаний.

С удовольствием занимаюсь научно-исследовательской деятельностью: принимала активное участие в Международной научно-практической конференции «Железнодорожный транспорт. Пути развития» в городе Брянске с проектом на тему: «Иностранный язык на железнодорожном транспорте».

В 2020 году я стала лауреатом именной стипендии Губернатора Орловской области. Неоднократно становилась призером в городских предметных олимпиадах по знаниям русского языка, математики и обществознания.

Принимаю активное участие во всех культурно-массовых мероприятиях: в составе студенческой команды «Двенадцать» заняла 1 место в Игре КВН «Социальное партнерство»; в составе танцевального коллектива техникума «Надежда» заняла 3 место на Областном фестивале студенческого творчества «Золотая сень-2019» в городе Орёл.

Я осознаю, что нахожусь только в начале своего жизненного и профессионального пути. По окончании третьего курса я буду проходить производственную практику. Данная практика является очень важным звеном в моём личностном становлении как специалиста. Кроме того, в ходе прохождения производственной практики я буду заниматься сбором информации для написания выпускной квалификационной работы в форме дипломного проекта. Наступит время защиты дипломной работы и время вручения диплома специалиста – «движенца», который позволит трудиться на железнодорожном транспорте в структуре ОАО «РЖД», на стальной магистрали нашей великой Родины. А ведь Родина – это не только бескрайние просторы. Это все, что мне близко. Это - мой город Орёл! Это - мой Орловский филиал ПГУПС на улице Студенческой. Это - моя специальность «Организация перевозок и управление на транспорте».

Для лучшего понимания производственного процесса и становления специалиста - компетентного руководителя, я планирую строить карьеру, начиная именно с рабочей профессии, чтобы понять и изучить специфику работы всех направлений работы железнодорожной станции.

Хороший руководитель – это тот работник, который проходит все этапы карьерного роста и добивается своих целей, стремится к дальнейшему профессиональному росту и видит перспективы развития предприятия.

В дальнейшем я планирую развиваться в своей профессии, не останавливаться на достигнутом и заниматься самообразованием, совершенствованием личностных и профессиональных компетенций.

И в заключение, мне хочется привести высказывание французского писателя М. Барреса: «Каждому человеку соответствует определённый род деятельности, который делает его полезным для общества и одновременно приносит ему счастье». Я верю, что сделала удачный выбор в профессии и стану частью команды ОАО «РЖД»!

Список литературы

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: утв. Распоряжением Правительства РФ. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
2. Совещание президента РФ В.В. Путина в Ново-Огарево о развитии ОАО «РЖД».
3. КОМПЛЕКСНАЯ ПРОГРАММА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ холдинга «Российские железные дороги» на период 2016–2020 г. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
4. Сайт ОАО «РЖД». – URL : <https://studentsnews.ru/kaskor-sistema-distancionnogo-obrazovaniya-rzhd.html>.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР ПО ОБРАБОТКЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Целищева А.А.

Научный руководитель: Сидрик Е.Л.

КОГПОАУ «Вятский железнодорожный техникум» г. Киров, Россия

«Есть много профессий хороших и важных, но судьба моя – железная дорога». Сегодня я хочу рассказать об одной из многих профессий на железной дороге - оператор по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте. А начать бы мне хотелось с небольшой истории возникновения профессии железнодорожника и железной дороги в целом.

Железная дорога берёт своё начало с 1837 года. Первая железная дорога была открыта от Царского Села до Санкт-Петербурга. Её длина составляла 27 км, на сегодняшний же день протяжённость железной дороги в России составляет примерно 95,7 тысяч км [1]. И соответственно с открытием первой железной дороги родилась такая профессия, как железнодорожник. Железнодорожник – это профессия человека, который задействован в сфере железнодорожного транспорта. Одна из таких профессий - оператор по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте.

Я обучаюсь на эту профессию уже третий год и за это время я успела познакомиться с обязанностями и качествами, которыми должен обладать оператор. Начну с того, что профессия включает в себя такие виды квалификаций, как:

- выполнение работ оператора по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте;

- выполнение работ кассира билетного;

- выполнение работ кассира багажного, товарного (грузового);

- выполнение работ приемосдатчика груза и багажа.

Чтобы освоить каждую квалификацию и быть грамотным в своей работе, нужно приложить немало усилий и стараний, но сам учебный процесс происходит очень познавательно. Каждая квалификация содержит в себе много различных и интересных работ. Разберём каждую из них:

1.Выполнение работ оператора по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте включает в себя:

- регистрацию и кодирование перевозочных и проездных документов;

- проверку правильности расчетов за перевозку пассажиров, багажа, грузобагажа;

- готовность и отправление информации на станции, финансовую службу управления железных дорог, отделения банка, составление отчетов.

2. Выполнение работ кассира билетного содержит в себе такие работы:

- оформление и продажа проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте;

- приём проездных и перевозочных документов от граждан в случаях их отказа от поездки и возвращение им платы за проезд;

- получение, хранение, сдача денежных средств и бланков строгой отчетности.

3. Выполнение работ кассира багажного, товарного (грузового) включает в себя:

- проведение расчетов с клиентами за оказание услуг, начисление сборов и штрафных платежей;

- проведение операций по приему, учету и хранению денежных сумм и бланков строгого учета, оформление и страхование грузов.

4. Выполняя работы приемосдатчика груза и багажа, работник должен:

- контролировать выполнение технических требований и требований охраны труда при погрузке и выгрузке груза и багажа на станциях;

- проверять правильность размещения и крепления грузов в соответствии с техническими условиями;

- оформлять сопроводительные документы [2].

Обучаясь на профессию оператора, понимаешь, как много он должен знать, а главное, правильно и эффективно пользоваться своими знаниями.

Должен знать:

- правила перевозки багажа, груза, грузобагажа;
- порядок расчёта стоимости проезда;
- расписание движения поездов;
- схемы расположения мест в вагоне;
- порядок оформления документов на перевозку грузов и багажа;
- формы грузовой и финансовой отчетности;
- технические условия погрузки и крепежа грузов;
- технологию обработки проездных и перевозочных документов;
- технологический процесс работы станции.

И это лишь малая часть того, что нужно знать. Но ты понимаешь, что это не так уж и страшно, когда переходишь к обучению, ведь когда работа тебе по душе, только больше хочешь учиться, узнавать что-то новое и самосовершенствоваться.

Как и в любой профессии, при устройстве на работу оператором по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте, обязательно будут учитываться твои личные качества и умения, поэтому к профессионально важным качествам можно отнести:

- хорошую память;
- внимательность;
- аккуратность;
- стрессоустойчивость;
- доброжелательность;
- трудолюбие;
- умение быстро выходить из сложных и трудных ситуаций;
- вежливость;
- моторика рук.

При поступлении в Вятский железнодорожный техникум я проходила медицинскую комиссию, где проверяли нас так, как будто готовили в «космонавты». Но теперь я понимаю, что работа на железной дороге связана с безопасностью движения поездов, пассажиров, грузов, работать приходится в разных климатических условиях и в любое время суток, поэтому нужно иметь отличное здоровье.

До того как идти на производственную практику, в техникуме на уроках учебной практики наши мастера производственного обучения дают нам первые азы знаний о нашей профессии. Именно на учебной практике мы знакомимся со всеми работами, которые должен выполнять оператор по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте, пробуем заполнять свои первые документы на перевозку груза, электронно оформлять проездные документы и даже решать ситуационные задачи, которые пригодятся нам в дальнейшем.

Будучи на первом курсе мне с группой удалось побывать на экскурсии по железнодорожной станции Киров-Котласский в период проведения месячника «Внимание - дети». Там, нам впервые показали станцию изнутри и рассказали о процессах её работы. И что самое интересное, это открыло у нас ещё большее желание освоить выбранную профессию и узнать всю её глубину.



Рис.1. Экскурсия по железнодорожной станции Киров – Котласский

За всё время обучения, я точно могу сказать, что самым интересным для меня было прохождение производственной практики, потому что именно тогда ты можешь увидеть изнутри всю работу железной дороги, что вызывает ещё больший интерес. Сидя за партой, записывая лекции, ты всё такой же обычный обыватель, для которого железная дорога состоит только из вокзалов и станций. Но когда ты приходишь на практику и участвуешь во всей этой работе, то чувствуешь себя очень важной частичкой в этом большом механизме. Именно тогда понимаешь, что за внешней стороной скрывается огромная и тяжёлая работа техников, операторов, приемосдатчиков, диспетчеров, дежурных по станции и т.д. — именно они все, вместе взятые координируют движение пассажирских и грузовых потоков на железной дороге, следят за безопасностью и обеспечивают своевременное отправление составов. Я считаю, что именно производственная практика является фундаментом профессиональной жизни для каждого из студентов и неотъемлемой частью всего процесса обучения. Лично мне она дала очень много новых и жизненных уроков, конечно, было много ошибок и промахов, но именно благодаря им ты закрепляешь свои полученные знания и усваиваешь что-то новое.

Я приняла решение обучаться на профессию «Оператор по обработке перевозочных документов», потому что она вызвала у меня интерес и во время обучения, я точно для себя поняла, что хочу связать свою жизнь с железной дорогой. Главное, нужно понимать, что без железной дороги нельзя себе представить современную и будущую жизнь, ведь она, как ниточка соединяет собой все города и страны.

Вдаль поезда бегут красиво,
Легко, стремительно, скользя,
Жить без дорог нельзя России,
И без путей никак нельзя!
Чтобы Россия не исчезла,
И враг её сломить не смог,

Нужна России сеть железных,
Надёжных и прямых дорог! [3]

Принимая решение о своей будущей профессии очень важно ставить перед собой вопрос «а не исчезнет ли моя профессия в будущем, останется ли она востребованной?» Конечно, время не стоит на месте, и будущее даёт о себе знать, например: происходит внедрение электронной технологии передачи вагонных листов, документы оформляются электронно, а пассажиры могут приобрести билет через сеть Интернет. Но я с точностью могу сказать, что профессия оператора по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте будет всегда востребована. Ведь машина не обладает интеллектом и не может принимать нужное решение, взвешивая несколько факторов сразу, к тому же не все можно доверить искусственному интеллекту из соображений безопасности. Вряд ли наступит время, когда можно будет полностью автоматизировать связь и службу поддержки. Так же не стоит забывать о том, что есть такие категории людей как - пожилые, маломобильные, малообеспеченные, а также льготные категории пассажиров и ничто не может заменить живое общение. Ведь специалист в своей области, всегда корректно и в полном объеме ответит на интересующие вопросы пассажиров, чего не сможет сделать машина.

Я понимаю, что сделала правильный выбор, пойдя, обучаться на профессию Оператор по обработке перевозочных документов на железнодорожном транспорте и после окончания техникума я смогу связать свою жизнь с железной дорогой и пойти работать на любую из четырёх вышеупомянутых квалификаций, а главное стану одним из работников «стальной магистрали». Закончить свой доклад мне бы хотелось очень красивыми словами:

Профессий в мире много сложных,
Но видеть в рельсах красоту,
Способен железнодорожник,
На всяком должностном посту [3].
Евгений Кремнев

Список литературы

1. Сайт Википедия . – URL : <https://ru.wikipedia.org/wiki/>. – Текст : электронный.
2. Сайт . ООО «РЖД». – URL : <http://www.oorzd.ru/index.php/professional-standards/> – Текст : электронный.
3. Сайт . Любимая профессия. – URL : <https://ljubimaja-professija.ru/stikhi-o-professiyakh/1329-zheleznodorozhnik-stikhi-pro-professiyu-zheleznodorozhnika.html/> - Текст: электронный.

НАЧАЛЬНИК НАЧАЛЬНИКОВ. ТАК МОЖНО НАЗВАТЬ МОЮ ПРОФЕССИЮ, КОТОРУЮ Я ВЫБРАЛА – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Панжиева Г.Р.

Научный руководитель: Смагулов М.О.

ЧУ «Жезказганский колледж Бизнеса и транспорта», г. Жезказган, Казахстан

В детстве я часто смотрела на поезда – с нашего дачного участка хорошо были видны железнодорожные пути. Это действительно волнующее зрелище: видеть стремительно уносящиеся вдаль вагоны и с любопытством и некоторой завистью пытаться хоть что-то разглядеть сквозь мчащееся стекло. При приближении поезда мы с сестрой откладывали все на потом и заворожено молчали, провожая его глазами.

Кто не задумывался о своей будущей профессии, которая ждет тебя в период взросления? Да! Действительно, профессий в мире не сосчитать. Опираясь на профессию человека, можно узнать о нем многое, о чем и не догадываешься. Профессия - это, прежде

всего, способ выражения своих идей и мыслей, своей творческой личности. При помощи профессии человек стремится возвыситься и показать людям то, что в его руках. Каждый из нас способен к чему-то, у каждого есть какое-то дарование, что отличает его от других. Как говорится: «Каждый человек талантлив по-своему». Просто кто-то умело скрывает или не замечает то, что в нем заложено.

Для себя я уже решила, какую профессию я выберу. Я хочу быть дежурной по железнодорожной станции и работать в АО «НК» «КТЖ». И вот сегодня я - студентка Жезказганского колледжа Бизнеса и транспорта. Для себя я выбрала железную дорогу, специальность в сфере организации перевозок. Будущая профессия – дежурный по станции. Если железнодорожную станцию сравнить с человеческим организмом, то станция будет являться его сердцем. Как и человеческое сердце, станция должна работать стабильно и бесперебойно. Днем и ночью пропускать пассажирские и грузовые поезда. Заставить это «сердце» работать правильно не каждому дано. Эта работа развивает в дежурном такие качества, как нестандартное мышление, хорошая реакция, бдительность, коммуникабельность, целеустремленность и лидерские качества.

Этих специалистов на железнодорожном транспорте - называют «движенцами», они изучают устройство и технологию работы станций различных типов, основные характеристики и принципы работы технических средств железнодорожного транспорта, принципы организации и управления движением поездов, системы регулирования движения поездов, способы регулирования движением поездов, основные направления грузо- и пассажиропотоков, технико-экономические показатели и технические нормы эксплуатационной работы, принципы устройства и работы автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте, методы менеджмента, транспортного сервиса и логистики.

При проведении практических работ мы – студенты, занимались на специальном макете-тренажере с автоматизированными рабочими местами дежурных по станции, при этом на практике закрепляли полученные теоретические знания по приему, отправлению и пропуску поездов, на производстве.



Рис.1.

Руководство работой железнодорожного транспорта на станции осуществляет дежурный по станции. Хотелось бы привести к примеру станцию Жезказган, так как мы на этой станции проходили производственную практику. Станция по характеру работы является грузовой и отнесена к первому классу станции. Прилегающие к станции перегоны в нечетном направлении – Жезказган – разъезд 60км - однопутный, в четном направлении Жезказган – разъезд 1 км, однопутный, имеет всего семь приемоотправочных путей, из них первый путь является главным. Всего 35 централизованных стрелок. По станции Жезказган осуществляется погрузка разных грузов по Казахстану и по странам СНГ. Грузят цветные

металлы, цветную руду, лом и отходы черных металлов, химикаты (серную кислоту), марганцевую руду, промышленное сырье, прочие сборные грузы.

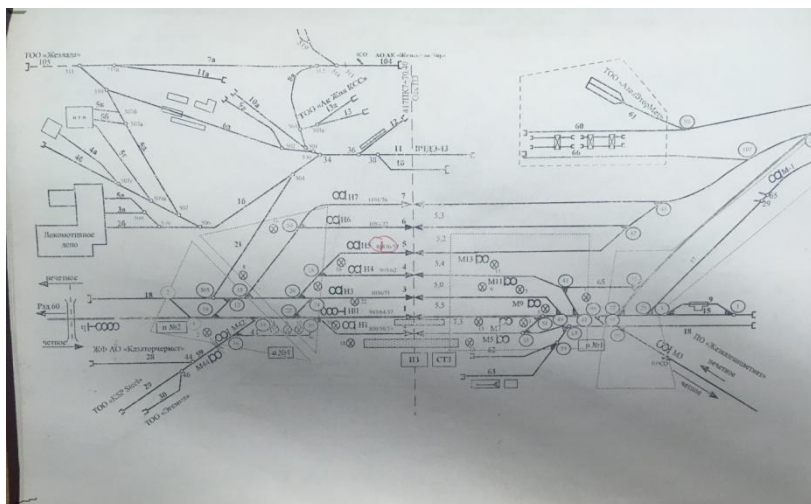


Рис.2. Схема железнодорожной станции Жезказган.

И всеми этими операциями руководит один дежурный по железнодорожной станции. Он единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов, контролирует поезда на прилегающих к станции перегонах, а также маневровыми передвижениями в пределах станции. Осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе; контролирует соблюдение ими трудовой и технологической дисциплины. Дежурным по станции назначают лиц в возрасте не моложе 18 лет. На эту должность так же имеют право лица, имеющие среднее или высшее профессиональное (техническое) образование по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте». Перед назначением они должны пройти экзамен на соответствие должности и выдержать испытания на знание Правил технической эксплуатации, Инструкции по движению и маневровой работе, Инструкции по сигнализации на железных дорогах РК, должностных обязанностей дежурного по станции. В распоряжении дежурного по железнодорожной станции в течение всей смены находятся все смежные службы: локомотивная бригада, вагонники, работники СЦБ и связи, путейцы. Одним словом кто связан с железнодорожным транспортом в оперативном порядке подчинены дежурному по железнодорожной станции и обязаны беспрекословно выполнять все его распоряжения. Дежурный по железнодорожной станции должен организовать работу так, чтобы обеспечить безопасность движения поездов, соблюдение охраны труда и техники безопасности, четкое и своевременное выполнение плана перевозок. Запрещается отвлекать дежурного по железнодорожной станции в период его работы, так как это может образовать угрозу безопасности движения поездов либо нести серьезные последствия (срыв графика движения поездов и т.д.). Дежурный по железнодорожной станции имеет полное право отстранить любого работника в его подчинении, если его оставление на дежурстве угрожает безопасности движения или влечет за собой срыв всей работы. Дежурный по железнодорожной станции несет полную ответственность прежде всего за безопасность движения и за техническую работу станции, плана формирования и выполнение графика, качество использования вверенных ему ресурсов. Работа дежурного по железнодорожной станции - одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте – залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Не, только знание правил и технических документов не позволит дежурному по железнодорожной станции стать полноценным командиром, он должен знать работников своей смены от и до, должен научиться искусству организации, должен иметь навыки командования, давать работникам четкие и ясные

приказы, бдительно следить за их работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и вовремя исправлять допущенные ошибки. Все знания и опыт дежурный должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования, все это в строгом соответствии и не в ущерб безопасности движения - главному закону транспорта. Качественная работа дежурного по железнодорожной станции - одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте - залог безопасности пассажиров и перевозок грузов.

Список литературы

1. ТРА станции Жезказган. – Текст : непосредственный.
2. АО «НК «КТЖ» Руководство по организации работы дежурного по станции – Альмагамбетов К.Е., от 19.05.2020. . – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Хуснуллин Р.Д.

Научный руководитель: Мусина Р.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный
университет путей сообщения» в г. Казани, г. Казань, Россия*

«...пробежала за забором электричка, весело присвистнула, звонко проколотили колёса. «...Мне нравится шум поезда, его гудок» ... «Что Россия без железных дорог?! Великое пространство России немыслимо без них – главных артерий жизни в большой стране» [1].

Свиридов Г.В., советский композитор.

Существует множество направлений и специализаций, но моя специальность 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) выбрана не случайно. Профессия железнодорожника является интересной, почетной, востребованной на протяжении десятков лет. В настоящее время специальность этой сферы очень актуальна, имеет перспективы роста.

Железнодорожный транспорт продолжает активно развиваться. Все больше и активно строятся высокоскоростные железнодорожные магистрали, открываются новые станции, а также созданы новые технологии перевозок пассажиров на российских железных дорогах, используются современные информационные технологии, улучшены условия перевозок и комфортность.

Компания ОАО «РЖД» придает особое значение развитию и повышению квалификации своих сотрудников, а также пропаганде здорового образа жизни и физической подготовке.

Работа на железной дороге всегда оставалась сложной и разнообразной. Специалисты всех подразделений должны быть ответственными, умными, стрессоустойчивыми, смелыми, трудолюбивыми.

На наш взгляд, надёжность, безопасность передвижения и пассажиров, а также сохранность грузов и багажа зависит от работы железнодорожника, технического состояния подвижного состава и личностных качеств специалиста. Несмотря на трудности профессии, мы обязаны быть готовы ко всему, выполнять работу качественно и эффективно.

Кроме трудностей в этой профессии много романтики и новизны. Специалистам транспортной отрасли приходится общаться с пассажирами, коллегами, поэтому они должны обладать такими качествами как коммуникабельность, находчивость. Профессия должна

приносить радость и удовольствие. Любимой профессии человек отдает все силы, энергию, знания.

Будущие специалисты железной дороги изучают в средних профессиональных образовательных учреждениях: станции и узлы, техническую эксплуатацию железных дорог и безопасность движения, системы регулирования движения поездов, технологию перевозочного процесса, информационное обеспечение перевозочного процесса, охрану труда, информатику и т.д.

В филиале СамГУПС в г.Казани работают самые опытные преподаватели. Занятия по специальности и по другим дисциплинам проходят очень интересно. Кроме того, что все преподаватели имеют индивидуальный подход к каждому обучающемуся, они создают дружественную атмосферу и благоприятный психологический климат на занятиях.

Наши преподаватели часто проводят экскурсии на железной дороге. На наш взгляд, в нашем учебном заведении есть всё необходимое для получения хорошего образования и для продолжения обучения в высшем учебном заведении. Производственная практика по специальности и преддипломная практика созданы на базовых предприятиях Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД».

Обучающиеся филиала СамГУПС в г. Казани активно принимают участие в разных научных конференциях, олимпиадах и конкурсах не только в нашем учебном заведении, но и в других городах, вузах и достигают хороших результатов.

В нашем учебном заведении большое внимание уделяют и физическому развитию. Обучающиеся участвуют в разных спортивных мероприятиях и занимаются на занятиях физкультуры с огромным желанием. Мы, будущие специалисты железнодорожного транспорта, обязаны заниматься спортом, вести здоровый, подвижный образ жизни, чтобы быть здоровыми.

При написании данной статьи использовались различные методы: знакомство с литературой по истории железных дорог в России, изучение статей о развитии железных дорог, а также ознакомление с должностными инструкциями работников железнодорожного транспорта.

Железная дорога имеет очень интересную историю. На наш взгляд, каждый будущий специалист обязан знать историю железных дорог.

Изобретение паровоза и строительство в Англии первой железной дороги общего пользования послужило началом появления новой профессии — железнодорожник. Первая железная дорога в России, которая соединила Царское Село и Петербург, была проложена в 1837 году. Длина её составляла всего 27 км. В наше время Россия вышла на второе место по протяжённости железнодорожных магистралей в мире.

Дорога между Петербургом и Москвой, длина которой составляла 651 км, была построена в период с 1842 по 1851 г., и в то же время был установлен стандарт ширины колеи 1524 мм, продержавшийся в стране вплоть до конца 1960-х годов.

На 1913 г. протяженность российской железнодорожной сети составляла 72 тыс. км. До 1941 г. были проложены новые линии, а также усилены существующие дороги.

В период Великой Отечественной войны, в ходе боевых действий было испорчено множество железнодорожных линий. В первую послевоенную пятилетку, было реконструировано 85 000 км главных путей, а также проводились работы по общему усилению советских железных дорог. Через некоторое время появились бесстыковая прокладка рельсов, рельсы типа Р65 (утяжеленные) и железобетонные шпалы [2].

В России одна из самых протяженных железнодорожных сетей, на сегодняшний день насчитывается 16 основных филиалов:

- Восточно-Сибирская железная дорога;
- Горьковская железная дорога;
- Дальневосточная железная дорога;
- Забайкальская железная дорога;
- Западно-Сибирская железная дорога;

- Калининградская железная дорога;
- Красноярская железная дорога;
- Куйбышевская железная дорога;
- Московская железная дорога;
- Октябрьская железная дорога;
- Приволжская железная дорога;
- Свердловская железная дорога;
- Северная железная дорога;
- Северо-Кавказская железная дорога;
- Юго-Восточная железная дорога;
- Южно-Уральская железная дорога [3].

Существуют разные специальности в сфере организации перевозок. Специалисты по организации перевозок и управлению на транспорте обязаны организовать четкое движение, грузоперевозочный процесс, процесс пассажирских перевозок, составлять графики, составлять и оформлять документацию по логистике, устранять проблемы, использовать разные инновационные техники в развитии транспортных линий и их обслуживание. Работа требует от специалистов по организации перевозок и управлению на транспорте огромных знаний, внимательности и ответственности.

Моя жизнь давно связана с железной дорогой. В детстве я много раз ездил на море, добираясь именно по ней. Привлекали меня красивые пейзажи из окна, комфортность и безопасность этого транспорта, новые знакомства с людьми.

Также обучался на ДЖД в городе Казани. Детская железная дорога - это учреждение дополнительного образования, которое ориентировано на профориентацию старшеклассников и пропаганду железнодорожного транспорта. Специальный автобус привозит и увозит школьников из города Казани в поселок Залесный в ДЖД. Зимой занятия проводились в учебном корпусе, а летом у нас были практические занятия на полигоне Детской железной дороги. На этой железной дороге можно увидеть расписание, зал ожидания, схему движения поезда, кабинет начальника, кассы, туалеты. Мы, школьники, обслуживали движение поезда «Радуга», который возил наших пассажиров от поселка Залесный до пляжа «Юдинский карьер». Пассажирами обычно являются дети и их родители. Мы работали как контролёры, проверяли билеты, нам всем выдавали железнодорожную форму. В ДЖД было очень познавательно и интересно.

Каждый год 1 июня в День защиты детей сотрудники Детской железной дороги приглашают всех желающих на праздник. Старшеклассникам обычно вручают удостоверения юных железнодорожников, проводятся конкурсы и праздничная программа с концертом. В конце мероприятия приглашают всех желающих детей и родителей совершить увлекательное путешествие на детском поезде «Радуга».

От тех впечатлений, что мне удалось получить, проникся романтикой железной дороги и трудом железнодорожников. Для себя я выбрал специальность в сфере организации перевозок. Важно при выборе специальности, чтобы черты характера человека, интересы и способности соответствовали его деятельности. Считаю, что надо идти к своей цели, не боясь проблем и трудностей. Профессия должна приносить не только доход, но и пользу людям, а также радость и удовлетворение.

Моя будущая профессия – дежурный по станции. Если сравнивать железнодорожную станцию с человеческим организмом, то станция будет являться его сердцем. Как и человеческое сердце, станция должна работать стабильно и бесперебойно. Задача дежурного по станции – заставить это «сердце» правильно работать. Эта работа развивает в дежурном такие качества, как бдительность, хорошая реакция, нестандартное мышление, коммуникабельность, целеустремленность и лидерские качества.

Труд будет по достоинству оценен, если вкладывать в него душу, качественно выполнять свои должностные инструкции и обязанности, работать над собой, вырабатывать

в себе пунктуальность, уважительно относиться к руководителям и коллегам. Безусловно, это требует большой базы знаний, умений и навыков. Зато можно узнать и увидеть много нового и полезного. Люблю читать и изучать информацию, связанную с моей будущей профессией. Будучи целеустремлённым, общительным и творческим человеком, решил посвятить свою жизнь железной дороге. На мой взгляд, именно профессия дежурный по станции подходит мне.

Дежурный по железнодорожной станции

Полное название: дежурный по железнодорожной станции

Телеграфный шифр: ДСП (ДС-начальник станции + П-сменный помощник)

Дежурный по станции — это ответственный работник работы службы движения, распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также маневровыми передвижениями в пределах одного раздельного пункта.

ДСП предоставлены исключительно большие права. Дежурный по станции единолично распоряжается движением поездов на станции и прилегающих к ней перегонах. Никто, кроме дежурного по станции, не имеет права отдавать распоряжений о приеме, пропуске и отправлении поездов и производстве манёвров на путях, по которым следуют организованные поезда или с которых возможен выход на пути или маршруты следования поездов. Начальник станции и вышестоящие лица могут отдавать свои распоряжения только через дежурного по станции.

В распоряжении дежурного по станции находятся локомотивы, вагоны, постоянные устройства пути, сигнализации, связи и т.п. Он является единственным полномочным командиром смены. В его подчинении находится дежурный штат станции. Все работники смены, а также бригады поездных и маневровых локомотивов в оперативном порядке подчинены дежурному по станции и обязаны беспрекословно выполнять все его распоряжения.

Для того чтобы дежурный по станции мог беспрепятственно выполнять свою работу, для него оборудуют пост электрической централизации. Пост электрической централизации — это помещение, в котором находится все оборудование для управления движением поездов. Главным рабочим инструментом дежурного по станции является пульт-табло, предназначенное для управления устройствами СЦБ. Также пост ЭЦ оборудуется устройствами связи с поездным диспетчером, поездами и работниками на станции, микрофоном громкоговорящей связи. На посту ЭЦ, помимо рабочего места ДСП, могут находиться рабочие места начальника станции, электромеханика СЦБ, пункт обогрева и приема пищи для составителей поездов и других работников, чье место работы находится на открытом воздухе, учебные помещения для студентов и практикантов, а также релейное помещение и мастерские для работы электромеханика.

Как было сказано выше, главным рабочим инструментом дежурного по станции является пульт-табло. Пульт-табло представляет собой аппарат для управления всеми устройствами СЦБ на станции.

На сегодняшний день на железнодорожных станциях широко внедряются системы микропроцессорной централизации. Рабочее место ДСП на таких станциях представляет собой компьютер и совокупность ЖК-дисплеев, на которых отображается путевое развитие станции [4].

Дежурный по станции должен организовать работу так, чтобы обеспечить четкое и своевременное выполнения плана перевозок. Дежурный по станции обязан четко знать и соблюдать соответствующие должностные инструкции, должен быть в курсе всех нововведений к документам, приказов и телеграмм, актуальных на длительный период времени. Однако только знание правил и технических документов не позволит дежурному по станции стать полноценным командиром, если он не изучил работников своей смены, не имеет навыков командования, и не научился искусству организации. Результаты работы дежурного по станции зависят от всего коллектива. Вот почему он должен уметь правильно руководить сменой, давать работникам четкие и ясные приказы, бдительно следить за их

работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и вовремя исправлять допущенные ошибки. Все знания и опыт дежурный должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования, все это в строгом соответствии и не в ущерб безопасности движения — главному закону транспорта.

В данный момент времени, я являюсь обучающимся 3 курса филиала СамГУПС в г. Казани, поэтому должен освоить и другие рабочие профессии, которые помогли бы мне адаптироваться к происходящему на станции:

- составителя поездов;
- сигналиста;
- приемосдатчика груза и багажа;
- оператора сортировочной горки;
- оператора станционного технологического центра;
- оператора поста централизации;
- регулировщика скорости движения;
- товарного кассира;
- билетного кассира;
- агента системы фирменного транспортного обслуживания.

Составитель поездов обеспечивает правильность расстановки вагонов и согласованность действий работников, участвующих в производстве маневров. Осуществляет расформирование – формирование составов и групп вагонов, отцепку и прицепку вагонов к поездам, подачу вагонов на погрузочно-разгрузочные и другие специализированные пути и уборку их с этих путей. Занимается перестановкой вагонов и составов с пути на путь, из парка в парк и передачей их с одной станции на другую. Закрепляет и ограждает составы и вагоны, стоящие на путях, тормозными башмаками и изымает их из-под вагонов. Участвует в опробовании автоматических тормозов поезда. Обеспечивает безопасность движения, сохранность подвижного состава и груза.

Сигналист устанавливает и обеспечивает сохранность переносных сигналов, петард и сигнальных знаков, ограждающих съёмные подвижные единицы и места производства работ. Наблюдает за проходящими поездами и обеспечивает своевременную подачу звуковых и видимых сигналов руководителю работ. Осуществляет снятие сигналов ограждения и петард с разрешения руководителя работ. Закрепляет стоящие на путях вагоны и составы тормозными башмаками в соответствии с нормами, установленными техническо-распорядительным актом станции. Снимает и убирает тормозные башмаки, следит за их исправностью [5].

Оператор сортировочной горки осуществляет управление роспуском составов на механизированных и автоматизированных сортировочных горках с пульта управления, перевод централизованных стрелок и управление сигналами для приготовления маршрутов следования отцепов в процессе роспуска составов и маневровых передвижений в горловине сортировочного парка, регулирование скорости движения вагонов путем торможения их вагонными замедлителями для обеспечения необходимых интервалов между отцепами и допустимой скорости соединения вагонов в сортировочном парке, контроль за правильностью работы сортировочных устройств по показаниям контрольно-измерительных приборов, наблюдение за соответствием маршрутов следования отцепов по данным сортировочного листа, передача информации причастным работникам о порядке роспуска состава, изменении направления следования отцепов и наличии вагонов с грузом, требующих при торможении особой осторожности [6].

Оператор станционного технологического центра принимает, обрабатывает и передает информацию о поездах, вагонах, грузах, производит натурную проверку номеров вагонов в поездах, условную разметку, проверяет соответствие перевозочных документов данным телеграммы - натурального листа, сетевую разметку вагонов, корректирует телеграмму -

натурный лист поезда и сортировочный лист по результатам проверок, ведет непрерывный номерной учет наличия и расположения вагонов на путях станции, подсчет длины и веса накопленных групп вагонов, составляет натурный лист поезда, подбирает и пакетирует перевозочные документы, обеспечивает их сохранность, осуществляет проверку правильности формирования поездов, соблюдения установленных норм прикрытия вагонов, веса и длины поездов, сроков доставки грузов, продвижения специального подвижного состава и вагонов с грузами особого назначения, получает справки и технологические документы на поезда, кодирует данные о вагонах, грузах и грузополучателях, ведет установленные формы станционной отчетности и учета вагонного парка, а также перехода вагонов между железными дорогами и отделениями железных дорог, составляет акты общей формы, оформляет переадресовку вагонов [7].

Таким образом, действительно на железной дороге много интересных профессий, которые в дальнейшем могут помочь в организации моей будущей профессии - дежурный по станции, к которой я буду стремиться, так как считаю, что качественная работа дежурного по станции — одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте — залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Я обязательно достигну своих целей и буду работать по выбранной профессии! В дальнейшем планирую поступать в высшее учебное заведение, работать по специальности дежурным по станции в перспективе карьерного роста стать начальником станции.

Список литературы

1. Газета Гудок, «Свиридовская метель». – URL : <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1322791>. – Текст : электронный.
2. История железных дорог в России. Из фонда редких книг. – URL : <http://www.library.fa.ru/exhib.asp?id=223> – Текст : электронный.
3. Трудовой десант, «Железная дорога» . – URL : <https://www.tdesant.ru/info/item/130> – Текст : электронный.
4. Железнодорожные профессии : кто такой ДСП. – URL : https://zen.yandex.ru/media/railway_my_life/jd-professii-kto-takoi-dsp-5d8f2461aad43600adecd933 . – Текст : электронный.
5. 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) . – URL : <http://uzlovaya.pgups.ru/23-02-01-op/> . – Текст : электронный.
6. Должностная инструкция оператора сортировочной горки. – URL : <https://instrukzii.ru/rabochie/zd/operator-sortirovochnoj-gorki.html> . – Текст : электронный.
7. Оператор станционного технологического центра . – URL : https://instrukciy.ru/dolzhestnye_instrukcii_2017/02/page29.html . – Текст : электронный.

ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Архиреева М.Е, Сальхина Ю.С.

Научный руководитель: Ненашев С.Д.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Рязани, г. Рязань, Россия*

Перед каждым человеком в жизни встает такой вопрос, как выбор профессии. Как бы это ни было тяжело, но мы должны изначально знать основы работы и трудности, с которыми мы можем столкнуться в будущем. Выбор будущей работы – это, с одной стороны, – наше будущее, а с другой – осознание: готов ли я к достижению цели?

Я хочу быть дежурной по железнодорожной станции и работать в ОАО «РЖД». И вот я уже - третьекурсница колледжа. Для себя я выбрала специальность 23.02.01 Организация перевозок и управления на транспорте. Моя будущая профессия – дежурный по станции. Если сравнить железнодорожную станцию с организмом человека, то сердцем будет

являться станция. Станция, как и человеческое сердце, должна работать постоянно и исправно. Задача моей специальности – заставить это «сердце» работать правильно. Эта работа развивает в дежурном такие качества, как внимательность, хорошая реакция, нестандартное мышление, общительность, настойчивость, лидерские качества.

На железнодорожном транспорте таких специалистов называют - движенцы, они изучают принципы организации и управления движением поездов, устройство и технологию работы станций различных типов, основные характеристики и принципы работы технических средств железнодорожного транспорта, системы регулирования движения поездов, способы диспетчерского регулирования движением поездов, основные направления грузопотоков и пассажиропотоков, принципы устройства и работы автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте, технико-экономические показатели и технические нормы эксплуатационной работы, методы менеджмента, транспортного сервиса и логистики.

Работа железнодорожного транспорта имеет свою специфику.

Все составные части этого сложного многоотраслевого хозяйства должны работать в четком взаимодействии между собой. Малейшее нарушение какого-либо элемента транспортного конвейера немедленно отражается на перевозочном процессе и через него влияет на хозяйственную жизнь страны. В структуре управления железнодорожным транспортом особое место занимает Дирекция управления движением. Эта служба организует движение поездов и работу локомотивов, эффективное использование вагонов, перегонных и станционных путей, устройств сигнализации, связи, вычислительной техники и др. В процессе руководства перевозочным процессом Дирекция управления движением объединяет и координирует работу других служб. Специалисты хозяйства перевозок наряду со знанием техники, экономики железнодорожного транспорта и теоретических основ эксплуатации должны обладать организационными навыками и волевыми качествами, быть инициативными, уметь быстро и правильно оценив обстановку, принять необходимые решения и организовать их выполнение.

Основной линейной производственной единицей Дирекции управления движением является железнодорожная станция. Железнодорожная станция – это отдельный пункт, имеющий путевое развитие и устройства, на котором производятся определенные технические, грузовые, коммерческие и пассажирские операции.

Технические операции: прием, отправление, пропуск поездов, расформирование-формирование составов, прицепка вагонов к проходящим поездам или локомотивам, или отцепка, технический осмотр вагонов и устранение неисправностей, смена локомотивов и локомотивных бригад у транзитных поездов, ремонт вагонов и экипировка локомотивов, очистка, промывка, дезинфекция вагонов.

Грузовые операции: погрузка, выгрузка, перегрузка грузов, сортировка мелких отправок и контейнеров. Коммерческие операции: прием, взвешивание, хранение и выдача грузов, оформление перевозочных документов, взимание провозных платежей, пломбирование вагонов, обеспечение сохранности грузов, находящихся на станции, осмотр прибывающих и отправляемых составов в коммерческом отношении.

Пассажирские операции: организация посадки - высадки пассажиров, прием, хранение, выдача багажа и ручной клади, погрузка и выгрузка багажа и ручной клади, продажа пассажирских билетов. В перевозочном процессе на станции участвуют работники разных специальностей.

Начальник станции обеспечивает общее руководство станции, организует, контролирует работу станции, несет ответственность за выполнение работниками станции, обеспечивает условия охраны труда и выполнения техники безопасности работников. Несет ответственность и организует работу железнодорожной станции. Обеспечивает безопасность движения поездов и маневровой работы. Обеспечивает соблюдение производственной и трудовой дисциплины. Контролирует работу участвующих в перевозочном процессе по станции.

Оператор при дежурном по станции обеспечивает подготовку и контроль маршрута следования поездов, выполняет регламент при ведении переговоров о движении поездов с поездным диспетчером участка, ведение технической документации, вводит информацию в автоматизированные системы об операциях с поездами на станции.

Составитель поездов обеспечивает руководство маневров локомотива при изменении составов поездов, производит отцепку и закрепление вагонов при помощи специальных тормозных башмаков, обеспечивает перевод нецентрализованных стрелок, обеспечивает сохранность и безопасность составов.

Дежурный по парку предъявляет составы к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру, контролирует их готовность, организует выполнение маневровой работы по прицепке-отцепке вагонов к составам в парке станции, контролирует закрепление составов на путях парка, оформляет и выдает предупреждения на поезда, делает отметки в маршруте локомотивным бригадам, вручает им перевозочные документы, ведет поездную и другую документацию по парку станции, использует автоматизированные системы для получения (ввода) поездной и оперативной информации.

Приемосдатчик выполняет грузовые и коммерческие операции: организация приема, взвешивания, погрузки, сортировки, перегрузки, выгрузки, хранения и выдачи грузов, осмотр в коммерческом отношении вагонов и контейнеров, подаваемых под погрузку или выгрузку средствами грузоотправителя (грузополучателя), оформление соответствующих документов и ведение установленной отчетности, учет времени нахождения вагонов на железнодорожных подъездных путях либо под погрузочно-разгрузочными операциями.

Список литературы

1. Кондратьева Л.А. Системы регулирования движения на железнодорожном транспорте: учеб. пособие. – Москва : ФГБУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016.-322 с. – Текст : непосредственный.
2. Кондратьева Л.А., Ромашкова О.Н. Системы регулирования движения на железнодорожном транспорте: Учебник для техникумов и колледжей ж.- д. транспорта. – Москва : Маршрут, 2003. – 432 с. – Текст : непосредственный.

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

Иванов А.В.

Научный руководитель: Смирнова Г.П.

Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Великие Луки, г. Великие Луки, Россия

Прежде чем узнать, кто же такой дежурный по станции, нужно разобраться кто такой железнодорожник, потому что дежурный по станции, в первую очередь, железнодорожник.

Железнодорожник — это название железнодорожного рабочего или служащего. Это название объединяет в себе множество разнообразных и сложных профессий.

Без сети железных дорог, покрывшей не только территорию нашей страны, но и всю землю, немыслима жизнь современного общества. Железные дороги связывают разные государства, позволяя быстро и комфортно доставить пассажиров или грузы в самые отдалённые места. Передвижение поездом относительно безопасно, такой способ часто выбирают те, кто не рискует воспользоваться авиатранспортом, гораздо более быстрым, но и более опасным для жизни.

Область деятельности работников железнодорожного транспорта различна - от тяжёлого труда по укладке и ремонту железнодорожных путей и ремонта составов до высокого требования квалификации профессии машиниста, начальника железнодорожного участка, сотрудника ведомства ОАО «РЖД». Размер оплаты труда зависит от уровня квалификации, профессиональных знаний и ответственности, но чем качественнее эти

знания, тем выше оплата труда. Кроме того, что сотрудники получают достойные материальные вознаграждения, они также поощряются путёвками в санатории, дети этих работников получают путёвки в детские лагеря, а также им предоставляется возможность получить бесплатный проезд в поездах.

Работа железнодорожника, в большинстве случаев, связана со сложными условиями: она выполняется в любой момент, при любых погодных и климатических условиях. Поэтому за состоянием здоровья железнодорожников проводится регулярный и жёсткий контроль. Труд железнодорожника в любой сфере безумно ответствен, ведь он связан с безопасностью большого количества людей, выбравших в качестве способа передвижения железнодорожный транспорт. Для того чтобы избежать нарушения расписания движения, поломок средств передвижения или путей, не допустить аварий, нужно быть ответственным, внимательным и бдительным. Более того, общение некоторых сотрудников железной дороги с большим количеством пассажиров требует контактности, стрессоустойчивости и доброжелательности.

Итак, теперь, когда мы ознакомились с основами, пора, наконец, узнать кто же такой дежурный по станции.

Дежурный по железнодорожной станции (ДСП) — сменный помощник начальника железнодорожной станции, который единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов по железнодорожной станции и контролем поездов на прилегающих к станции перегонах, а также руководит маневровыми передвижениями в пределах одного раздельного пункта сети железных дорог.

Качественная работа дежурного по станции — залог успешной и безопасной работы всего железнодорожного транспорта.

Дежурный по станции руководит всей работой на станции, в его подчинении находятся все работники железнодорожной станции. В его распоряжении есть локомотивы, вагоны, а также иной специализированный подвижной состав, восстановительные, снегоуборочные и пожарные поезда, постоянные устройства пути, сигнализации, связи и т.д.

Дежурный по железнодорожной станции обязан организовывать работу так, чтобы обеспечивалось четкое и своевременное выполнение плана перевозок.

Дежурный по станции должен уметь правильно руководить сменой, давать работникам ясные и четкие приказы, бдительно следить за их работой. Все знания и опыт дежурный по станции должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования в строгом соответствии с должностной инструкцией.

Дежурный по станции единолично распоряжается движением поездов на станции и прилегающих к ней перегонах. Никто, кроме него, на станции, не имеет права отдавать распоряжений о приеме, пропуске и отправлении поездов и производстве манёвров на путях, по которым движутся поезда или с которых возможен выход на пути или маршруты следования поездов. Начальник станции и старше по званию лица могут отдавать свои распоряжения только через дежурного по станции.

Дежурный по станции обязан четко знать и соблюдать Правила технической эксплуатации на железных дорогах Российской Федерации, инструкцию по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, техническо-распорядительный акт станции, соответствующие должностные инструкции по службам (пути, сигнализации и связи, тяги и т.д.). Должен быть в курсе всех нововведений к документам, приказов и телеграмм, актуальных на длительный период времени.

Профессионально важные качества для дежурного по станции: хорошие зрение и слух; устойчивая нервная система; хорошая память; быстрая реакция; аналитические способности; четкая дикция; профессионализм и высокое чувство ответственности.

К ДСП предъявляются особые требования:

- опытность, находчивость, при помощи которых, он мог бы правильно установить причину сбоя в движении, вполне ясно и решительно указать подчиненным работникам все, что каждый из них должен сделать для устранения причины и нормализации положения самым скорым, правильным и выгодным путем;
- профессионализм, высокая производственная культура и дисциплина труда;
- чувство высокой ответственности за безопасность движения и сохранность перевозок;
- инициатива в совершенствовании работы подразделения, в разработке систем управления станциями, узлами и участками;
- умение мотивировать высокоэффективный труд, созданием дифференцированной системы поощрений.

Очень важно, чтобы каждый работник осознавал, какую материальную выгоду дадут коллективу и ему лично те или иные усовершенствования и какова стоимость ошибок в работе.

Главной задачей ДСП является организация дела на вверенном участке таким образом, чтобы при точном соблюдении всех установленных правил в кратчайший срок, с наименьшими затратами, при высоком качестве использования технических средств выполнить наибольшую полезную работу.

Профессия дежурного по станции на российских железных дорогах появилась после трагического случая в 1840 году: два поезда столкнулись на Царскосельской железной дороге. Оказалось, что для обеспечения безопасности движения расписания недостаточно. На станции нужен человек, который лично будет контролировать ситуацию.

Ранее дежурный по станции назывался «станционный агент». Иногда обязанности исполнял помощник начальника станции. Непременный его атрибут - красная фуражка. Никто на железной дороге больше не имел права носить ее. Только человеку в красной фуражке, заступившему на смену, беспрекословно подчинялись все работники железнодорожной станции.

Теперь, когда мы разобрались во всех понятиях, я хотел бы рассказать о том, как я попал в железнодорожный техникум, и о том, как я определился со своим будущим.

Зайду немного издалека. В школе я не планировал связывать свою жизнь с железной дорогой, я хотел стать IT-шником, готовился я именно к этому, но судьба сложилась иначе. Я не поступил в вуз, в который хотел, и уже было смирился с тем, что мне скоро в армию, как родители предложили мне, поступать в железнодорожный техникум, так как многие мои родственники работали на железной дороге. Моя прабабушка в довоенное время работала как раз ДСП на станции Великие Луки, а мой прадед в то время работал машинистом. Насколько мне известно, они там и познакомились, но истории этой любви я, к сожалению почти не знаю. Однако смело могу утверждать, что благодаря железной дороге зародилась наша семья.

Этих родственников я, к сожалению не знал, но зато я знаю свою бабушку, которая работала дежурным стрелочного поста в 80-е, от которой я слышал много интересных историй о железной дороге.

Моя мама тоже хотела связать жизнь с железной дорогой, но не смогла по состоянию здоровья. Но как же она радовалась когда узнала, что я поступил в железнодорожный техникум.

И вот я в железнодорожном техникуме имени К.С. Заслонова, в который попал по велению самой судьбы. Я понял, что жизнь сама направляет меня. Шли первые месяцы учёбы, всё давалось не то, чтобы легко, но и не слишком сложно, мне здесь почти сразу понравилось, я чувствовал себя здесь своим. После окончания первого семестра я для себя твердо решил, что остаюсь на железной дороге надолго. По окончании техникума я планирую стать дежурным по станции.

Нет предела совершенству, работая ДСП на станции, я планирую получить заочно высшее образование в ПГУПС, потом в перспективе хочу стать начальником станции или

поездным диспетчером. Я хочу добиться чего-то большего и на железной дороге у меня есть все возможности это сделать.

В заключение скажу, что все профессии, от мала до велика, важны. На железной дороге это лучше всего видно, если работник любой из структур будет выполнять свою работу некачественно, то вся работа пойдёт «коту под хвост».

Поэтому, кем бы вы ни работали, необходимо ответственно подходить к своему делу.

Список литературы

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р. – Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.
2. Боровикова М. С. Организация перевозочного процесса на железнодорожном транспорте: учебник - Москва : ООО «Издательский дом «Афтограф», 2014. – Текст : непосредственный.
3. Сайт Википедия. – URL : <http://ru.wikipedia.org> . – Текст : электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Гилёва К.С.

Научный руководитель: Трапицына О.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный
университет путей сообщения» в г. Кирове, г. Киров, Россия*

Если человек не знает, к какой пристани он
держит путь, для него ни один ветер не будет попутным.

Сенека

В мире существует более 50 тысяч профессий. Как найти среди них свою? Когда я училась в 5 – 8 классах, я совсем не представляла, с чем я свяжу свою будущую профессиональную деятельность, а потом, когда подошло время выбора, я стала все больше задавать себе вопрос: «Кем же я хочу стать после школы?» И судьба определила меня в «кровеносную систему России» – железную дорогу. Для меня проблема выбора профессии очень серьёзна. Особенно сегодня. От человека всё в большей степени требуются высокий профессионализм, готовность быстро приспосабливаться к новым явлениям общественной и экономической жизни. Резко возрастает интенсивность труда, требующая повышенной выносливости. Но ведь кроме способностей необходимо учитывать и свои интересы. Идеальное совпадение способностей и интересов - это и есть призвание. А ведь сколько людей всю жизнь занимаются нелюбимым делом: кто-то ради денег, кто-то по привычке, кто-то просто потому, что когда-то не очень серьёзно отнёсся к собственному выбору. При выборе профессии также часто имеет место фактор престижности. Но оглядка на престижность - не самый верный принцип выбора, поскольку престижность сродни поветрию, моде. А это явление, как известно, очень не постоянное. Правильнее было бы, ориентируясь в мире профессий, решить для себя, что для вас самое важное в будущем, что вы считаете совершенно необходимым для себя: размеренную, спокойную работу или постоянные командировки, экспедиции, независимость и самостоятельность, творчество или выполнение четко определённых обязанностей. Но не нужно понимать так, что творчество - хорошо, а исполнительность - плохо. В каждой профессии есть свои особенности.

Я хочу работать в ОАО «РЖД» дежурным по станции. И сегодня я - уже студентка 2 курса. Для себя я выбрала специальность в сфере организации перевозок. Моя будущая профессия – дежурный по станции. Если сравнить железнодорожную станцию с человеческим организмом, то станция является его сердцем, одним из самых главных органов кровеносной системы – железной дороги России, как я уже писала выше. Как и

человеческое сердце, станция должна работать стабильно и бесперебойно. Задача дежурного по станции – заставить это «сердце» работать правильно. Эта работа развивает в дежурном такие качества, как бдительность, хорошая реакция, нестандартное мышление, коммуникабельность, целеустремленность, лидерские качества.

О моей будущей специальности

Специальность 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) утверждена приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 22 апреля 2014 № 376 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)».

Нормативный срок освоения основной профессиональной образовательной программы по специальности при очной форме обучения по специальности на базе среднего (полного) общего образования — 2 года 10 месяцев, на базе основного общего образования — 3 года 10 месяцев. Квалификация выпускника — техник [1].

На железнодорожном транспорте эти специалисты называются «движенцы», они изучают принципы организации и управления движением поездов, устройство и технологию работы станций различных типов, основные характеристики и принципы работы технических средств железнодорожного транспорта, системы регулирования движения поездов, способы диспетчерского регулирования движением поездов, основные направления грузо- и пассажиропотоков, принципы устройства и работы автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте, технико-экономические показатели и технические нормы эксплуатационной работы, методы менеджмента, транспортного сервиса и логистики.

По окончании образовательного учреждения выпускники будут управлять процессом перевозок на сети дорог, обеспечивать своевременность доставки грузов и пассажиров, выполнять задания по погрузке, выгрузке, решать задачи планирования и комплексного регулирования вагонного парка, безопасного и бесперебойного движения поездов. После окончания техникума их ждут на крупных станциях, в пассажирских и грузовых подразделениях ОАО «РЖД».

Лучшие студенты получают возможность продолжить учебу в высшем учебном заведении.

Выпускники работают на предприятиях транспорта в области организации грузовых и пассажирских перевозок в различных должностях: начальник станции и вокзала, поездной и маневровый диспетчер, дежурный по станциям и сортировочным горкам, приемосдатчик груза и багажа, билетный кассир.

Общие сведения о работе дежурного по станции

Работа железнодорожного транспорта имеет свою специфику. Все составные части этого сложного многоотраслевого хозяйства должны работать в четком взаимодействии между собой. Малейшее нарушение какого-либо элемента транспортного конвейера немедленно отражается на перевозочном процессе и через него влияет на хозяйственную жизнь страны.

В структуре управления железнодорожным транспортом особое место занимает Дирекция управления движением. Эта служба организует движение поездов и работу локомотивов, эффективное использование вагонов, перегонных и станционных путей, устройств сигнализации, связи, вычислительной техники и др.

В процессе руководства перевозочным процессом Дирекция управления движением объединяет и координирует работу других служб. Специалисты хозяйства перевозок наряду со знанием техники, экономики железнодорожного транспорта и теоретических основ эксплуатации должны обладать организационными навыками и волевыми качествами, быть инициативными, уметь быстро и правильно оценив обстановку, принять необходимые решения и организовать их выполнение.

Основной линейной производственной единицей дирекции управления движением

является станция. Станция – это отдельный пункт, имеющий путевое развитие и устройства, на котором производятся определенные технические, грузовые, коммерческие и пассажирские операции:

- технические операции: прием, отправление, пропуск поездов, расформирование - формирование составов, прицепка вагонов к проходящим поездам или локомотивам, или отцепка, технический осмотр вагонов и устранение неисправностей, смена локомотивов и локомотивных бригад у транзитных поездов, ремонт вагонов и экипировка локомотивов, очистка, промывка, дезинфекция вагонов;

- грузовые операции: погрузка, выгрузка, перегрузка грузов, сортировка мелких отправок и контейнеров;

- коммерческие операции: прием, взвешивание, хранение и выдача грузов, оформление перевозочных документов, взимание провозных платежей, пломбирование вагонов, обеспечение сохранности грузов, находящихся на станции, осмотр прибывающих и отправляемых составов в коммерческом отношении;

- пассажирские операции: организация посадки - высадки пассажиров, прием, хранение, выдача багажа и ручной клади, погрузка и выгрузка багажа и ручной клади, продажа пассажирских билетов.

В перевозочном процессе на станции участвуют работники разных специальностей:

- начальник станции;
- дежурный по железнодорожной станции;
- оператор при дежурном по станции;
- составитель поездов;
- дежурный по парку;
- приемосдатчик груза и багажа.

Начальник станции обеспечивает общее руководство станцией, организует, контролирует работу станции, несет ответственность за выполнение технологического процесса работы железнодорожной станции, проверяет условия охраны труда и выполнение техники безопасности работников. Обеспечивает безопасность движения поездов и маневровой работы. Обеспечивает соблюдение производственной и трудовой дисциплины. Контролирует работу участвующих в перевозочном процессе по станции.

Оператор при дежурном по станции - обеспечивает подготовку и контроль маршрута следования поездов, выполняет регламент при ведении переговоров о движении поездов с поездным диспетчером участка, ведение технической документации, вводит информацию в автоматизированные системы об операциях с поездами на станции.

Составитель поездов обеспечивает руководство маневров локомотива при изменении составов поездов, производит отцепку и закрепление вагонов при помощи специальных тормозных башмаков, обеспечивает перевод нецентрализованных стрелок, обеспечивает сохранность и безопасность составов.

Дежурный по парку предъявляет составы к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру, контролирует их готовность, организует выполнение маневровой работы по прицепке - отцепке вагонов к составам в парке станции, контролирует закрепление составов на путях парка, оформляет и выдает предупреждения на поезда, делает отметки в маршруте локомотивным бригадам, вручает им перевозочные документы, ведет поездную и другую документацию по парку станции, использует автоматизированные системы для получения (ввода) поездной и оперативной информации.

Приемосдатчик груза и багажа выполняет грузовые и коммерческие операции: организация приема, взвешивания, погрузки, сортировки, перегрузки, выгрузки, хранения и выдачи грузов, осмотр в коммерческом отношении вагонов и контейнеров, подаваемых под погрузку или выгрузку средствами грузоотправителя (грузополучателя), оформление соответствующих документов и ведение установленной отчетности, учет времени нахождения вагонов на железнодорожных подъездных путях либо под погрузочно-

разгрузочными операциями, вводит информацию о произведенных операциях в ПЭВМ и т.д.

Руководство поездной и маневровой работой на станции осуществляет дежурный по станции (ДСП). Дежурный по железнодорожной станции - сменный помощник начальника железнодорожной станции, единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов, контролирует поезда на прилегающих к станции перегонах, а также маневровыми передвижениями в пределах станции. Осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе; контролирует соблюдение ими трудовой и технологической дисциплины [2].

На должность дежурного по станции назначают лиц в возрасте не моложе 18 лет. На эту должность имеют право лица, имеющие среднее или высшее профессиональное (техническое) образование по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).

Перед назначением все они должны пройти медицинское освидетельствование и выдержать испытания в знании Правил технической эксплуатации, Инструкции по движению и маневровой работе, Инструкции по сигнализации на железных дорогах РФ, должностных инструкций, Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта [3].

В распоряжении дежурного по железнодорожной станции находятся локомотивы, вагоны, устройства пути, сигнализации, связи и т.п. ДСП является единственным полномочным командиром смены. В его подчинении находится дежурный штат станции. Все работники смены, а также бригады поездных и маневровых локомотивов в оперативном порядке подчинены дежурному по железнодорожной станции и обязаны беспрекословно выполнять все его распоряжения. Дежурный по железнодорожной станции должен организовать работу так, чтобы обеспечить четкое и своевременное выполнение плана перевозок. Категорически запрещается отвлекать дежурного по железнодорожной станции в период приготовления им маршрута приёма, отправления или проследования поезда, так как это может образовать угрозу безопасности движения поездов либо нести серьёзные последствия (срыв графика движения поездов и т.д.). Дежурный по железнодорожной станции имеет право отстранить от работы подчиненного, если его оставление на дежурстве угрожает безопасности движения или влечет за собой срыв всей работы. Он несет полную ответственность за техническую работу станции и прежде всего за безопасность движения, выполнение графика и плана формирования, качество использования вверенных ему ресурсов.

Качественная работа дежурного по железнодорожной станции – залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Однако только знание правил и технических документов не позволит дежурному по железнодорожной станции стать полноценным командиром, он должен знать работников своей смены, должен иметь навыки командования, должен научиться искусству организации, давать работникам четкие и ясные приказы, бдительно следить за их работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и вовремя исправлять допущенные ошибки.

Все знания и опыт дежурный должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования поездов.

Рабочее место дежурного по станции

АРМ ДСП предназначено для решения задач, связанных с технологическим процессом проводимых оперативным персоналом работ, для приема, отображения и хранения информации о поездном положении на контролируемых станциях, идентификации и отслеживания подвижных единиц, оповещения людей, работающих на путях. АРМ ДСП устанавливается непосредственно на рабочем месте дежурного по станции (или оператора) на посту ЭЦ. Привязка АРМа к конкретным условиям работы производится внешней настройкой с помощью текстовых файлов конфигурации и подключения данных по контролируемым станциям.

В частности, автоматизированное рабочее место ДСП выполняет следующие функции:

- воспроизведение на экране дисплея компьютера схемы станционных путей с символами обслуживаемых поездов (поездной обстановки) в динамике с привязкой к реальному времени;
- просмотр на экране дисплея компьютера в динамике поездной обстановки с заданного момента времени;
- воспроизведение на экране дисплея компьютера расписания прибытия и отправления поездов на текущие сутки;
- выдача с компьютера команд и приказов в виде речевого сообщения машинисту поездного локомотива по КВ радиосвязи, с регистрацией в журнале движения поездов. При необходимости, прямое подключение микрофона к входу радиостанции в обход компьютерной системы. Ответ машиниста о правильности получения приказа контролируется ДСП на слух;
- выдача звуковых подсказок для дежурного по станции в ходе его работы;
- передача карты путей с символами обслуживаемых поездов с привязкой к реальному времени;
- автоматическое ведение архива работы ДСП;
- компьютерное ведение журнала движения поездов (формы ДУ-2) с элементами анализа работы по приему и отправлению поездов;
- документирование на принтере журнала движения поездов;
- автоматическое ведение архива работы оператора.

Заключение

На железной дороге много интересных профессий, но одна из востребованных – дежурный по станции. Хочется отметить, что эти люди очень стойкие и ответственные, целеустремленные и коммуникабельные, словом настоящие профессионалы своего дела. Благодаря дежурным по станциям, поезда идут строго по расписанию без сбоев и происшествий. Люди и грузы благополучно прибывают к месту назначения, не задумываясь с чьей помощью был проложен маршрут.

Большое значение в обеспечении безопасности движения поездов имеет деятельность дежурного по станции. От его профессиональной подготовленности, опыта, способности быстро ориентироваться и принимать правильные решения в сложных ситуациях зависит безопасность и надежность всего перевозочного процесса.

Для обеспечения безопасности движения поездов необходимо, чтобы при работе технических средств и персонала станции не возникала угроза безопасности движения поездов, а также угроза для здоровья и жизни пассажиров, целостности грузов и окружающей среды. Методы повышения безопасности - это отсутствие отказов технических средств или опасных ошибок специалистов.

Я обязательно достигну своих целей и буду работать по выбранной профессии! В дальнейшем планирую поступать в высшее учебное заведение, работать по специальности дежурным по станции и в перспективе карьерного роста стать начальником станции.

Список литературы

1. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) : утв. приказом Минобрнауки России от 22.04.2014 № 376. – Текст : электронный // КонсультантПлюс
2. Инструкция по охране труда для дежурного по железнодорожной станции ОАО «РЖД» (ИОТ РЖД-4100612-ЦД-139-2018) : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 10.12.2018 № 2644/р. – Текст : электронный // КонсультантПлюс – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_313337/
3. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации : утв. Приказом Минтранса России от 21.12.2010 г. № 286 (ред. от 25.12.2018 г.). – Текст : электронный // КонсультантПлюс

4. Общий курс железных дорог: учебник / В. Н. Соколов [и др.] ; под ред. В. Н. Соколова. – Москва : Альянс, 2016. – 296 с. – Текст : непосредственный.
5. РЖД-Партнёр : журнал/ РЖД. Партнёр.Ру : информационное агентство. – Москва, 2020. – URL : www.rzdpartner.ru. – Текст : электронный.

ПРОВОДНИК - ГАРАНТ КОМФОРТНОСТИ ПАССАЖИРОВ

Абрамчук Ю.В.

Научный руководитель: Шалягина О.Н.

*Учреждение образования «Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта им. Е.П. Юшкевича»,
г. Минск, Беларусь*

Одним из судьбоносных этапов в жизни каждого человека, его профессиональной карьере является вопрос поиска и выбора профессии. Современный рынок труда остро требует профессионально мобильных работников, готовых оперативно принимать самостоятельные профессиональные решения, нести ответственность за их воплощение, успешно и эффективно находить и реализовывать себя.

В Минский колледж железнодорожного транспорта обучаться на профессию проводник пассажирского вагона приходят и девушки, и юноши (рис. 1). Профессиональный выбор учащихся определяется разносторонним комплексом мотивов: желанием овладеть избранной профессией, получить образование, материальное стимулирование, по настоянию родителей, по мнению знакомых, престиж профессии. Уже в процессе учёбы становится ясно, что профессионалами мы будем разными.



Рис.1. Учреждение образования «Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта им. Е.П. Юшкевича»

Я обучаюсь на втором курсе и получаю квалификацию проводник пассажирского вагона. Когда на первом курсе я пришла обучаться в колледж, период адаптации был связан с определенными трудностями: большая нагрузка, незнакомая среда сверстников и взрослых, незнакомый технический язык первых занятий, неуверенность в себя, боязнь оказаться неспособной к избранной профессии. Но мы всегда слышали от мастеров производственного обучения, куратора и преподавателей только слова одобрения и поддержки.

В нашем колледже хорошо и интересно организован учебный процесс. Каждое утро перед занятиями у нас построение и руководители групп проводят линейку, на которой мы обсуждаем вопросы по разным направлениям. Перед линейкой звучит Гимн колледжа, авторами которого являются преподаватели нашего колледжа (слова И. Кондратьевой, Т. Крень, музыка И. Сирого, Н. Правдика):

1. Стальной паутиной украшена земля,

Совсем не просто было тем, кто начинал с нуля,
Работали, не думая, что через много лет
Своим трудом они для нас зажгут зелёный свет.

Припев. Пусть мы пока ученики:

Путейцы и проводники,

Помощники и слесаря,

Но в колледж мы пришли не зря.

2. А пунктом отправления на избранном пути
Стал колледж, помогающий нам знания обрести,
Со сложными науками здесь станем мы на "ты",
Уверены, что сбудутся заветные мечты.

Припев.

3. Пусть будет полон каждый день улыбками друзей.

Дни по страницам соберем, все сохранит музей,

И может, скажут и о нас, пусть через много лет,

Что мы кому-то помогли зажечь зеленый свет

Припев.

В течение двух лет обучения благодаря опытным преподавателям с большим стажем не только педагогической, но и профессиональной деятельности, у нас сформировался интерес к избранной профессии, мы удовлетворены своим выбором, мы хотим стать проводниками вагона – профессионалами своего дела. Производственное обучение, которое проводится интересно и в реальных условиях, тоже играет немаловажную роль в подготовке нас, как высококвалифицированных работников (рис. 2).



Рис. 2. Занятия производственного обучения в вагоне-тренажёре

Ежегодно у нас проводятся предметные недели вагонного хозяйства. Расширение профессионального кругозора на предметных неделях формирует у нас чувство профессиональной потребности, укрепляет уверенность в том, что избранная профессия имеет большое социальное значение.

На высоком уровне преподаватели совместно с работниками закрепленных предприятий проводят профессиональные конкурсы «Проводник пассажирского вагона», на которых мы демонстрируем все свои знания и умения. Конкурсы также способствуют развитию у нас интереса к профессии.

Встречи с работниками вагонного участка раскрывают перед нами перспективы профессионального роста и совершенствования своего мастерства, повышают престиж избранной профессии, вызывают у нас стремление стать такими же знающими и опытными специалистами.

В нашем колледже мы получаем квалификацию не только проводника пассажирского вагона, но и кассира билетного. В этом учебном году мы проходили производственную практику, на которой мы овладели навыками работы на кассовых аппаратах и чувствовали

ответственность за результаты своего труда. Интерес к профессии способствует развитию у нас способностей самостоятельно приобретать новые знания, вырабатывать профессиональные навыки и умения, что очень важно, когда быстро стареют знания, обновляется железнодорожный подвижной состав, корректируются правила перевозок пассажиров и багажа.

Учащиеся третьего курса в ноябре ушли на производственную практику. Мы провели для них социальный опрос, так как нам было интересно их мнение об удовлетворенности избранной профессией. Им пришлось ответить на следующие вопросы:

1. Жалеете ли Вы о выборе своей профессии?

а. Нет, я нисколько не жалею;

б. Жалею, это совершенно не моё.

2. Изменились ли ваши представления о выбранной профессии за время обучения в колледже?

а. Кардинально в лучшую сторону;

б. Нет, не изменилось;

в. Да, в худшую сторону.

3. Является ли изучение специальных предметов трудной задачей для вас?

а. Да, я не в состоянии успевать за учебной программой;

б. Нет, у меня даже остается свободное время.

4. Что для вас главное в будущей профессии?

а. Условия труда;

б. Зарплата;

в. Удовольствие от работы;

г. Возможность быть в коллективе;

д. Самосовершенствование.

5. Готовы ли вы обучаться по специальности после окончания колледжа?

а. Да, это неременный атрибут моей профессии;

б. Да, если от этого будет зависеть моя зарплата;

в. Нет.

По полученным данным опроса об удовлетворенности учащихся избранной профессией – 68,9% опрошенных учащихся довольны своим профессиональным выбором. Однако, 25,5% респондентов дали более сдержанный вариант ответа: «быстрее нравится, чем не нравится», 3,5% опрошенных профессией не интересуются, безразличное отношение, у 6,1% студентов негативное отношение.

Я с детства мечтала путешествовать, хотелось много повидать. Когда пришел момент выбора профессии, у меня не было сомнений – я хочу быть проводником вагона. Я понимала, что в поездах ездят разные люди, и каждому трудно угодить. Но вот, что примечательно: по моему мнению, проводниками становятся те, кто обладает такими качествами, как уравновешенность и доброжелательность по отношению и к пассажирам, и к коллегам. Благодаря терпению и такту такие люди умеют всё уладить, к каждому найти подход.

Мне всегда нравилась железнодорожная форма. Когда в детстве я ездила с родителями отдыхать, мне казалось, что внешний вид проводника настраивает пассажира на соответствующее поведение. Аккуратность в одежде, причёска, подтянутость - всё это вовсе не мелочи.

Я была свидетелем того, как в вагоне возникают конфликтные ситуации, и тогда проводникам приходится совсем не сладко. Как себя вести? Ничем не может быть оправдана любая грубость, любое нарушение профессиональной этики. Проводник не должен вступать в спор с пассажиром. На необоснованные претензии – улыбка, на кажущееся невнимание – оказание помощи в той или иной ситуации. Если же претензии пассажира обоснованы, тогда необходимо извиниться и исправить свою ошибку.

Проводнику нужно быть вежливым и отзывчивым, добросовестным и аккуратным, весёлым и выдержанным. Он должен уметь за улыбкой скрыть усталость, подавить

раздражение, более того, постараться поднять настроение пассажиру. Это целая наука - быть проводником пассажирского вагона. Но пусть не покажется она вам неинтересной и тем более недоступной. Как и во всяком деле, здесь можно постичь азы профессии и, если захотеть, если полюбить её, можно стать настоящим мастером железнодорожного сервиса.

Вот что говорит о нашей профессии профессионал – проводник пассажирского вагона с 35-летним стажем работы Макаревич Елена Семеновна – выпускница нашего колледжа, который она закончила с отличием в 1985 году.

Вопрос: С какими трудностями сталкивается проводник в своей работе?

Ответ: Конечно, в первую очередь это трудности в общении с огромным количеством пассажиров. Надо стараться найти общий язык со всеми, иметь терпение. Кроме этого необходимо знать устройство вагона, уметь обслуживать все системы жизнеобеспечения вагона. Особенно тяжело работать в зимний период, когда необходимо отапливать вагон, отбивать ходовые части от снега и льда.

Вопрос: Как избежать материальных недостатков проводнику вагонов при выполнении обязанностей?

Ответ: Нужно строго и внимательно выполнять свои профессиональные обязанности. Не оставлять вагон без присмотра, внимательно за всем следить.

Вопрос: Какие поезда Вы обслуживали, на какие направления ездили?

Ответ: Я обслуживала межрегиональные и международные поезда. Ездила по Беларуси, в страны Балтии и СНГ и пришлось побывать в Праге, Варшаве, Кельне, Будапеште, Варне и Софии. Много интересного повидала, есть чем поделиться.



Рис. 3. Проводник пассажирского вагона Макаревич Елена Семеновна

Также на наши вопросы ответила и выпускница колледжа 1990 года, начальник поезда Лашкевич Тереса Ивановна.

Вопрос: Почему Вы поступили в колледж железнодорожного транспорта?

Ответ: С самого детства мечтала путешествовать и после школы решила поступать в колледж. Честно говоря, не пожалела.

Вопрос: Помните ли вы своего мастера производственного обучения?

Ответ: У меня мастером была настоящий профессионал, мастер своего дела - Шпак Людмила Францевна.

Вопрос: В каком году Вы закончили колледж?

Ответ: В 1990 году, а кажется будто вчера.

Вопрос: Нравилось ли Вам учиться?

Ответ: Да, очень. Отличные преподаватели и мастера. Колледж я закончила с отличием и сразу поступила в Белорусский государственный университет транспорта в городе Гомеле.

Вопрос: Кому легче выполнять обязанности проводника пассажирских вагонов: девушке или парню?

Ответ: С одной стороны, легче девушке, но и парни тоже неплохо справляются со своими обязанностями. Иногда зимой в вагон ставят и парня и девушку.

Вопрос: Кем Вам больше нравится работать: начальником поезда или проводником?

Ответ: В каждой профессии есть свои плюсы и минусы. Но если честно, то я бы сейчас пошла работать проводником.

Выслушав ответы профессионалов, мы, конечно, задумались и о своем будущем в избранной специальности. Каким будет наш профессиональный имидж?



Рис. 4. Начальник поезда Лашкевич Тереса Ивановна

Создавая его, проводник вагона должен развить или подчеркнуть определенные позитивные черты, стороны, качества и нейтрализовать или скрыть негативные. Уже сегодня, будучи учащимися, мы усваиваем несколько важных правил.

Необходимо содержать вагон в чистоте и поддерживать параметры микроклимата в вагоне в соответствии с санитарными правилами; следить за состоянием внутреннего оборудования вагона, системой отопления; проводить влажную уборку в вагоне; обеспечивать пассажиров чайной продукцией на всем пути следования; поддерживать наличие кипяченой (горячей и охлажденной) воды; обеспечивать пассажиров комплектами постельных принадлежностей.

Во всех действиях проводника должна всегда проявляться уверенность и профессиональная компетентность. Пассажиры должны чувствовать, что в любой ситуации проводник знает, что делать. Любое сомнение в профессионализме значительно усложнит нам общение с пассажирами. Профессионализм проводника и в умении общаться с самыми разными людьми. Первая задача при контакте с пассажирами – вызвать у них доверие. Пассажирам необходимо сразу же почувствовать внимание. Но оно обязательно должно быть выражено словами или действиями. Проводник обязан проявлять такие качества как доброжелательность, внимание, уважение к другим, человечность, отзывчивость, деликатность, такт. И, естественно, честность и порядочность. Работа требует полной самоотдачи и иногда даже самоотверженности. Здесь не допустимы равнодушие, пассивность и бездеятельность.

При исполнении обязанностей обслуживающий персонал должен быть вежливым, приветливым, предупредительным, этичным в обращении с пассажирами, сохранять спокойствие и не вступать в пререкания, проявлять доброжелательность, заботу и готовность оказать помощь пассажирам.

Профессиональная этика требует от обслуживающего персонала проявления следующих качеств: чуткости, терпимости, уважения к пассажирам и скромности в поведении. Для обеспечения культуры в обслуживании пассажиров обслуживающий персонал должен проявлять профессиональные манеры поведения, включающие: часто употребляемые в разговоре выражения, тон, походку, жесты, мимику. К плохим манерам относятся: привычка громко разговаривать, не стесняясь в выражениях и жестикулируя, грубость, неумение сдерживать раздражение.

При исполнении обязанностей обслуживающему персоналу необходимо соблюдать правила служебного этикета:

- первым приветствовать пассажира, который пришел на посадку;
- после отправления поезда узнать пожелания пассажиров, причем сначала лиц с ограниченными физическими возможностями, пенсионного возраста, беременных женщин, пассажиров с малолетними детьми;

- прежде чем войти в купе к пассажирам, негромко постучаться и спросить разрешения (для стука в дверь не допускается использование каких-либо предметов).

Обязанность обслуживающего персонала в пути следования - создавать условия комфорта поездки пассажиров:

- в этичной форме предлагать пассажирам услуги, предоставляемые в поезде (вагоне);

- своевременно реагировать на замечания пассажиров по поводу неудобств поездки;

- решать конфликтные ситуации;

- быть внимательным, предлагать помощь;

- поддерживать чистоту и порядок в помещениях салона вагона.

При обслуживании пассажиров недопустимо:

- совершать действия, вызывающие или способные вызвать отрицательные эмоции у пассажиров (курение (потребление) табачных изделий, громкий смех, разговоры по мобильному телефону и т.д.);

- оставлять без внимания пассажиров, нуждающихся в помощи;

- проявлять недовольство обоснованными требованиями пассажиров;

- излишне эмоционально реагировать на просьбы пассажиров;

- быть навязчивыми в общении, затрагивать в разговоре личные или интимные темы;

- употреблять в разговоре с пассажирами фразы: «Это ваши проблемы», «Это не входит в мои обязанности», «Сами виноваты», «Вы мешаете мне работать» и т. п.;

- ходить по вагону небрежно одетым, шаркать ногами, жевать жевательную резинку;

- принимать пищу, переодеваться, расчесываться, делать маникюр или макияж на виду у пассажиров;

- держать руки в карманах, на талии, бедрах, скрещенными на груди и т.д.;

- делать резкие или шумные движения.

Общее правило очень несложное: в общении с пассажирами надо стараться употреблять только простые, точные и понятные слова, четко и грамотно формулировать свою мысль. Если мы говорим, то начинать разговор надо с улыбки, быть вежливым и доброжелательным, следить за своими интонациями, ни в коем случае не позволять себе негативно оценивать пассажира.

Если мы выступаем в роли слушателя, то всегда надо иметь терпение дослушать пассажира до конца, особенно если это пожилой человек, не перебивать говорящего, не делать неуместных замечаний, взглядом, жестами, мимикой подтверждать то, что мы внимательны к словам говорящего и понимаем его. Выслушивая одного пассажира, не отвлекаться на других людей и их дела, всегда оценивать ситуацию, исходя из интересов пассажира.

Не надо бояться лишний раз извиниться перед пассажирами, вежливо высказывать свое мнение, всегда надо стараться смягчать свой отказ, несогласие или неодобрение, в некоторых ситуациях можно отходить от прямого ответа. Пусть в нашем голосе всегда звучат нотки интереса, понимания и сочувствия. Надо постараться пробудить в себе искренний интерес к любому человеку. Ведь каждый по-своему неповторим и кем-то любим. Профессиональное отношение к пассажирам – залог приятной поездки для тех, кого мы обслуживаем в пути, и для нас, проводников пассажирских вагонов.

Профессия «Проводник пассажирского вагона» одна из многих, существующих в мире. Она – одна из важных железнодорожных профессий, обеспечивающих безопасность и комфортность пассажирских перевозок.

Для становления любой профессии важны корпоративные традиции. Именно в учреждении образования нам начинают прививать потребность в принадлежности к коллективу профессионалов, именно здесь мы приобщаемся к традициям, которые будем приумножать, став специалистами. Именно на своем рабочем месте проводника пассажирского вагона каждый из нас с гордостью будет помнить о том, что профессию мы получили в Минском государственном профессионально-техническом колледже железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича, и что представляем одно из ведущих транспортных предприятий страны – Белорусскую железную дорогу.

Список литературы

1. Шалягина, О. Н. Организация обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте : учебное пособие / О. Н. Шалягина. – Минск : РИПО, 2016. – С.189-190. – Текст : непосредственный.

ЕВГЕНИЙ ПАВЛОВИЧ ЮШКЕВИЧ – БЕЛОРУССКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК, ЧЬЁ ИМЯ СТАЛО ЛЕГЕНДОЙ. ОТ ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА – ДО НАЧАЛЬНИКА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Сарапкина Д.Д.

Научные руководители: Волостных Е.И., Навичонок А.И.

*Учреждение образования «Минский государственный профессионально-технический
колледж железнодорожного транспорта имени Е.П.Юшкевича»,
г. Минск, Республика Беларусь*

Из всех способностей самая трудная
и самая редкая – это умение управлять.
Соммери

Нередко мы становимся свидетелями резкого взлета человека, который в течение нескольких лет работает на руководящих должностях, развивает бурную деятельность, все время находится в движении, показывает динамику, дает определенные результаты и идет по карьерной лестнице вверх.

Действительно, карьера не начинается с должности начальника, в противном случае карьеры бы не существовало...

В перечень должностей Управления железнодорожным движением входят такие должности как ревизор по движению, дежурный по перрону, дежурный по вокзалу, дежурный по станции, дежурный по парку, дежурный станционного поста централизации, составитель поездов, поездной диспетчер, маневровый диспетчер, станционный диспетчер, заместитель начальника станции, начальник станции. Каждая должность предусматривает свои функциональные обязанности и предусматривает развитие, в том числе и по карьерной лестнице.

Сегодня я хотела бы рассказать об одном замечательном человеке - известном белорусском железнодорожнике Евгении Павловиче Юшкевиче, чьё имя носит Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта, который с 1969 по 1981 гг. был начальником Белорусской железной дороги.

Чем же примечателен этот человек? Почему именно его именем назван единственный железнодорожный колледж в столице Беларуси?

Евгений Павлович родился в 1915 году в г. Гомеле в семье железнодорожника. Отец Евгения Павловича работал машинистом паровоза депо станции Гомель Полесских железных дорог, и отчасти благодаря его примеру судьбой сына стала работа на железной дороге длиною в целую жизнь.

В феврале 1930 года Юшкевич Е.П. поступает в Оршанский эксплуатационный техникум Министерства путей сообщения и, закончив его и курсы поездных диспетчеров с квалификацией техника путей сообщения, начинает свою трудовую деятельность поездным диспетчером Оршанского отделения службы движения Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги [1].

Исторически профессия поездного диспетчера появилась во второй половине XIX века в США, когда на железных дорогах стала применяться система диспетчеризации в качестве средства оперативного управления движением поездов, и к 1925 году на железных дорогах США работали 5400 диспетчеров, которые обслуживали 340 тысяч километров железнодорожных линий. Первой европейской страной, где начали внедрение диспетчеризации железных дорог, стала Франция. В России диспетчеры появились в 1915 году, в Беларуси диспетчерская система заработала в 1927 году в организованном 3-м отделении движения Московско-Белорусско-Балтийской дороги в границах Колосово – Минск – Орша – Катынь, Минск – Радошковичи, Орша – Лепель, Орша – Витебск, Орша – Могилев – Жлобин. Первыми поездными диспетчерами были оршанцы Любецкий, Сочивко и прикомандированные с Северной железной дороги опытные диспетчеры - Волков, Брянцев, Железинков, Телегин, Торгов.

Поездной диспетчер в наши дни - ответственный работник хозяйства перевозок железнодорожного транспорта, который единолично руководит движением поездов на своём участке (диспетчерском круге) и несёт за это полную ответственность. На экраны диспетчеров выводится информация о движении поездов, прогнозируемом времени их прибытия на станцию, ремонтных работах на объектах инфраструктуры дороги. Его приказы по движению поездов подлежат беспрекословному выполнению работниками, связанными с движением поездов: дежурными по станциям, машинистами локомотивов, главными кондукторами сборных поездов и т.д.

Диспетчерам установлен особый режим сменности: утренняя смена – 9 часов (9.00 – 18.00), вечерняя – 5 часов (18.00 – 23.00), ночная – 10 часов (23.00 – 9.00).

Эта работа для внимательных и стрессоустойчивых. На каждом диспетчере большая ответственность. Внимательно следить, планировать и направлять - вот их основная работа. Здесь нет рутины. Каждый день происходят разные дорожные ситуации, главное - грамотно спланировать поездную обстановку на участке. График движения - закон! Важно, чтобы все шло минута в минуту.

Никто кроме поездного диспетчера не имеет права давать оперативные распоряжения по движению поездов. Это очень ответственная должность, которая характеризуется определенным набором лидерских качеств.

Наверное, поэтому Юшкевич Евгений Павлович уже в 1934 году становится начальником станции Лепель, с 1937 по 1940 является заместителем начальника станции Орша-Западная, а с 25 сентября 1940 года он уже начальник станции Орша-Центральная [1].

Начало истории профессии начальника железнодорожной станции берет еще в дореволюционные времена. Железнодорожная станция стала самостоятельным предприятием в середине XIX века. Станции основали для оптимизации управления движением. Начальник станции принимал, пропускал и отправлял поезда, следил за зданием станции, размещением пассажиров, подготовкой состава, за финансами.

В то время проходимость станции составляла 2-3 поезда в сутки, поэтому начальник станции успевал встречать и провожать все рейсы, обеспечивая их безопасность. Он следил за тем, чтобы все поезда проходили по своим путям, а на рельсах не было посторонних.

Начальник железнодорожной станции сегодня осуществляет общее руководство железнодорожной станцией и выполняет следующие должностные обязанности:

- организует работу станции и взаимодействия подразделений;
- контролирует обеспечение безопасности перевозок и сохранность состава и грузов, с минимальными затратами;

- анализирует выполнение главных показателей работы станции, докладывает руководству о результатах;
- контролирует выполнение правил и технических условий погрузки грузоотправителями;
- расследует случаи нарушений работы станции, правил, приказов и инструкций;
- следит за сохранностью и содержанием станционных сооружений и оборудования;
- заключает договора и выдает доверенности;
- утверждает штат и структуру станции, подбирает персонал;
- принимает меры по укреплению дисциплины и т.д.

Огромная ответственность возлагается на начальника станции, но как говорил Уинстон Черчилль: «Цена величия – ответственность», и это высказывание как нельзя лучше характеризует Евгения Павловича Юшкевича, который никогда не боялся брать на себя ответственность.

Первый день Великой Отечественной войны 22 июня 1941 года застал Евгения Павловича на летней зачетной сессии в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта, однако он сразу же возвращается в Беларусь, чтобы руководить эвакуацией станционного хозяйства на восток.

В июле 1941 г. Евгений Павлович организовывает эвакуацию, в числе последних покидает Оршу и, добравшись до Вязьмы, принимает назначение ответственного за работу нечетного парка станции, который возглавлял с конца июля до середины октября 1941 г.

С октября 1941 по март 1942 г. он становится старшим инспектором отдела воинских перевозок Военно-Эксплуатационного управления Московского железнодорожного узла, а затем старшим инспектором и начальником группы Управления путей сообщения Западного фронта.

С марта 1942 по сентябрь 1943 Евгений Павлович является заместителем начальника отдела перевозок оборонных грузов Центрального управления движения Народного комиссариата путей сообщения СССР. С сентября 1943 г. работает в Смоленске, а с октября 1943 - в Военно-эксплуатационном управлении Московского узла.

28 июня 1944 года Евгений Павлович возвращается в Беларусь и становится руководителем Оршанского отделения движения Западной железной дороги. С июля 1944 г. занимается восстановлением разрушенного войной хозяйства Оршанского железнодорожного узла и участков Орша-Красное, Орша-Борисов, Орша-Витебск, Орша-Могилев, Орша-Кричев.

Параллельно с выполнением своих должностных обязанностей в непростое военное время заканчивает заочно Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

«Ответственность есть проба мужества человека», - писал Горацио Нельсон, английский вице-адмирал, который прошел путь от юнги до командующего британским флотом. На протяжении всей войны Евгений Павлович демонстрирует невиданную стойкость, мужество и высокую грань ответственности, а также яркие лидерские способности.

С 1951 по 1953 г. он становится заместителем начальника Белорусской железной дороги в г. Гомель, а с 1953 по 1955 г. занимает ту же должность в г. Минске.

Впоследствии с 1955 по 1957 г. Евгения Павловича командировывают в Китайскую Народную Республику, где он два года оказывает техническую помощь в должности главного инженера Управления движения Министерства железнодорожного транспорта в Пекине.

В 1957 г. Евгений Павлович принимает назначение на должность первого заместителя начальника Белорусской железной дороги.

И вот - заслуженная оценка его лидерских и профессиональных качеств железнодорожника - с 29 августа 1969 г. Евгений Павлович становится начальником Белорусской железной дороги.

Этот период на железной дороге называют «эрой Юшкевича». Вся дорога превращается, без преувеличения, в сплошную строительную площадку. Коренной реконструкции подвергаются локомотивные депо Барановичи, Брест, Минск, Молодечно, Могилев, Орша, Жлобин, Гомель, Волковыск, Лунинец, Витебск, Гомельский ремонтно-механический завод. Под его руководством проводилась модернизация многих предприятий и электрификация важнейших направлений Минск-Борисов, Минск-Столбцы, Минск-Осиповичи.



Рис. 1. Юшкевич Евгений Павлович

- утверждает графики проверок соблюдения в организациях порядка рассмотрения обращений;
- обеспечивает ведение книги замечаний и предложений и рассмотрение обращений граждан в соответствии с законодательством и в пределах своей компетенции принимает необходимые меры для их полного, объективного, всестороннего и своевременного рассмотрения.

Начальник Белорусской железной дороги назначается на должность Президентом Республики Беларусь по предложению Совета Министров Республики Беларусь [2].

11 февраля 2003 года в честь Юшкевича Е.П. был назван электровоз ЧС4Т-592 «Евгений Юшкевич», который приписан к локомотивному депо Минск и работает в пассажирском движении в направлении Брест-Минск-Орша.

Решением Мингорисполкома № 1005 от 20 мая 2004 г. нашему колледжу было присвоено имя выдающегося руководителя железнодорожной отрасли Беларуси Евгения Павловича Юшкевича, а 23 сентября 2004 г. на входе в учебный корпус колледжа была открыта мемориальная доска в его честь.

В Музее истории нашего колледжа создан специальный раздел, посвященный его жизни и деятельности. Здесь экспонируются фотографии Евгения Павловича, сделанные в разные периоды его жизни, а также его личные вещи и парадная форма.

Подводя итоги, можно констатировать, что Евгений Павлович Юшкевич, без сомнения, всей своей яркой жизнью и трудом в железнодорожной сфере, своей искрометной карьерой от поездного диспетчера до начальника Белорусской железной дороги, стал белорусским железнодорожником, чье имя стало легендой.

Список литературы

1. Книга памяти – Белорусская железная дорога. – Текст : электронный // Режим доступа: <http://history.rw.by/persons/memorybook/#/page/565>. – Дата доступа: 14.12.2020.

2. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10.01.2009 № 19 «Об утверждении Устава государственного объединения «Белорусская железная дорога», внесении изменений в некоторые постановления Совета Министров Республики Беларусь и признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства Республики Беларусь». Текст : электронный // Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic12/text031.htm>. – Дата доступа: 14.12.2020.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — 8 ЧУДО СВЕТА ИЛИ...?

Соловьева А.А.

Научный руководитель: Мельникова А.И.

*Учреждение образования «Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича»,
г. Минск, Республика Беларусь*

В современном мире важное место в пассажирских перевозках занимают перевозки на железнодорожном транспорте. Пассажирские перевозки, являясь неотъемлемой частью транспортной системы, имеют большое экономическое и социальное значение для Республики Беларусь.

Главная задача работников железнодорожного транспорта – обеспечить движение пассажирских поездов строго по расписанию, обеспечить безопасность пассажиров, высокую культуру их обслуживания, предоставление им максимального количества услуг на основании положений Устава железнодорожного транспорта общего пользования. В Уставе определяются условия перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа, взаимоотношения с другими видами транспорта, обязанности, права и ответственность участников перевозки (т.е. перевозчика – железной дороги и пользователя транспортных услуг – пассажира),

отправителя багажа и грузобагажа).

Качество пассажирских перевозок определяется выполнением графика движения поездов, возможностью воспользоваться услугами железной дороги, уровнем сервиса и внимания к пассажирам. Железная дорога – это не просто рельсы и шпалы, как кажется многим из нас, это не только приключения и романтика, это – в первую очередь организованная система управления пассажирскими перевозками.

А еще, без сомнения, железная дорога – это одно из чудес света, которое случилось с нами впервые в 1825 году. Первая в мире железная дорога общего пользования с паровой тягой построена в Англии Джорджем Стефенсоном – между Стоктоном и Дарлингтоном – и была протяженностью 40 километров. История железной дороги – это прошлое, настоящее и будущее нашего общества. Во все времена она являлась важным аспектом человеческой жизни. Основание первых железных дорог – это неотъемлемая часть научно-технического прогресса, ведь с появлением железнодорожного пути в нашу жизнь прибыло еще одно чудо железной дороги – паровоз. Ссылаясь на некоторые источники информации, мы можем сказать, что общественность считала паровые машины «Сынами дьявола», и что путешествие на них кроме «сотрясения мозга», ни к чему не приводит. Тем не менее, преимущество их над парходами, которые когда-то составили прямую конкуренцию паровозам, было бесспорным. История железной дороги многогранна и интересна, в особенности для изучения в учреждениях образования, связанных непосредственно с железнодорожным транспортом. Что ж, возникает вопрос: железная дорога – 8 чудо света или десятый круг ада? Самое время ответить на этот немаловажный вопрос.

Я являюсь учащейся 2 курса Минского профессионально-технического колледжа железнодорожного транспорта имени Евгения Павловича Юшкевича. Наш колледж уделяет большое внимание таким специальностям, как помощник машиниста электропоезда (тепловоза, электровоза), оператор дефектоскопной тележки и монтер пути, осмотрщик-ремонтник вагонов. Ещё одна из самых интересных специальностей в нашем колледже – **проводник пассажирского вагона, кассир билетный.**

Проводник пассажирского вагона – это одна из тех профессий, которая требует постоянного общения с людьми. Нельзя идти в сферу обслуживания с неустойчивой психикой и слабыми нервами. Работа с людьми требует устойчивого эмоционального состояния.

Каждый человек сам решает свою судьбу. В частности очень многое зависит от выбранной нами профессии. Этот выбор круто повлияет на будущее. При выборе сферы занятости, в основном, люди учитывают свои увлечения, мечты, возможности и перспективы дальнейшего карьерного роста в той или иной профессии. К сожалению, в современном мире есть проблема старшего и младшего поколений. Многие родители не ставят в приоритет интересы ребенка при выборе специальности, а начинают навязывать детям свое мнение и сами определяют его дальнейшую судьбу.

Многие учреждения профессионально-технического образования и высшие учебные заведения в современном мире также сталкиваются с этой проблемой. На примере нашего колледжа, а именно по рассказам наших учащихся можно убедиться в том, что некоторые родители действительно не поддерживают выбор профессии своих детей. Около 15% учащихся колледжа выбрали специальность не по своему желанию. По моему мнению, нельзя стать хорошим специалистом, если не будет никакого желания работать, развиваться в области выбранной профессии и проходить сложный этап обучения.

Обучение в нашем колледже – это процесс, который требует максимальной сосредоточенности и понимания изучаемого материала. Поступая в учреждение образования железнодорожного профиля, абитуриенту нужно учитывать многие факторы и всю осознавать сложность будущей работы.

Наш колледж имеет все условия для получения профессии. Учащиеся колледжа принимают участие в олимпиадах по общеобразовательным предметам, участвуют в профессиональных конкурсах мастерства и просто познают чудесный мир железной дороги.

Процесс обучения в Минском государственном профессионально-техническом колледже железнодорожного транспорта – это рай для учащихся , а наш педагогический состав и учащиеся – это, конечно, не 8 чудо света, но очень замечательные люди.

Чтобы, наконец, определиться, что же представляет собой железная дорога, я решила провести небольшой опрос среди работников и учащихся нашего колледжа, связанный с железнодорожным транспортом. Сейчас подведем итоги этого опроса.

У нас работает действительно удивительный человек, который 42 года своей жизни посвятил обучению учащихся нашего колледжа. Ее по-настоящему ценят и любят все учащиеся и коллеги. О ней можно услышать только хорошие отзывы, несмотря на то, что она очень строгая и принципиальная. Это - Кондратьева Ирина Викторовна. Когда я пришла к ней и попросила ответить ее на пару вопросов, она с удовольствием согласилась.

- Ирина Викторовна, как Вы относитесь в железной дороге в целом? - именно так звучал мой первый вопрос.

- Я очень положительно отношусь ко всему, что связано с железной дорогой, и считаю, что более удобного транспорта для длительных пассажирских перевозок в мире не существует.

- А Вы можете назвать положительные стороны железнодорожного транспорта и убедить нас в том, что пассажирам действительно нужно ставить в приоритет именно поезда при выборе поездки и что им нужно обязательно при этом учитывать?

- Положительных сторон очень много, - сказала Ирина Викторовна и продолжила очень красочно описывать нам железную дорогу. - При путешествии на поездах для вас открываются такие краевиды, которых вы никогда раньше не видели в своей жизни и никогда этого не забудете. Когда путешествуешь в поезде, появляется много новых знакомств, это приятные беседы и, конечно же, самый вкусный чай. Ведь наши проводницы готовят его лучше, чем кто-либо другой. Единственный минус путешествия – это временной диапазон. Иногда поездка бывает очень долгой по времени . Но сейчас появились новые современные поезда , которые развивают очень высокую скорость . Так же , если сравнить цены с авиацией , то конечно поезда гораздо дешевле . И еще железная дорога – это «маленькая армия» в плане дисциплины: будущие железнодорожники еще при прохождении обучения в колледже понимают, что от них требуют ответственности. Как правило, ребята в свои 15-16 лет становятся очень дисциплинированными. Форма очень нравится, девушки сразу такими утонченными становятся, элегантными, а юноши так вообще все красавцы, как на подбор.

Мне было очень интересно слушать этот рассказ, и я решила спросить, каким видит этот опытный человек будущее железной дороги, на что она ответила: «Я считаю, что ничто никогда не сможет заменить железнодорожный транспорт . Если конечно не появится какой-нибудь автомобилепоездотеплоход на подводных крыльях. И опираясь на это, я могу сказать, что железная дорога – это 8 чудо света».

Когда я задавала вопросы о железной дороге учащимся – будущим проводникам пассажирского вагона, то ребята, не думая, говорили: «Конечно десятый круг ада». Многие говорили: «Когда ты уже идешь работать и у тебя есть семья, очень сложно уезжать в долгие поездки, начинаешь проводить очень мало времени с семьей – это большой стресс ». Также проводники рассказывали, что люди встречаются разные, очень сложно иногда бывает найти подход к некоторым пассажирам.

Многие учащиеся приводили положительные примеры, рассказывая, почему они выбрали эту специальность и решили поступить в наш колледж. И в итоге они приходили к выводу, что это все-таки не десятый круг ада. Ребятам нравится работа с людьми, смена обстановки, знакомство с новыми местами. Я сделала вывод, что многие учащиеся считают работу на железнодорожном транспорте своим будущим и планируют продолжать дальше развиваться по своей специальности.

Однако, как оказалось, не все мыслят одинаково. Я получила очень необычный ответ от одного из проводников:

- Как ты считаешь, железная дорога является 8 чудом света или 10 кругом ада?

- Это – Ахиллесова пята. Понимаешь почему? - спросил он.

Ели честно я вначале немного растерялась такому ответу, но потом поняла, что он говорит о настоящем времени, ведь железная дорога, которая всегда была неуязвимым местом, к сожалению, из-за пандемии коронавируса приняла на себя огромный удар, отразившийся на ее функционировании. Именно пандемия, закрытие границ и уменьшение перевозок стали той самой «Ахиллесовой пятой» для железной дороги. На сегодняшний день Белорусская железная дорога может осуществлять полноценные перевозки только внутри страны. Это приводит к большим убыткам.

Для большинства учащихся и педагогов нашего колледжа железная дорога – это 8 чудо света. Но чем же она является для меня?

Для меня железнодорожная магистраль является чем-то необъяснимым. Я пошла получать квалификацию «Проводник пассажирского вагона», потому что с самого детства привыкла ездить на поездах, и меня всегда завораживали проводники, за работой которых я любила наблюдать. К тому же мой брат является проводником Белорусской железной дороги - он исполнил мечту своего детства и теперь получает удовольствие от этой чудесной работы.

Подводя итоги, могу сказать, что нельзя дать точный ответ на вопрос: «Железная дорога – 8 чудо света или 10 кругов ада»?

Для кого-то она уникальна и действительно может являться 8 чудом света. А для кого-то ее история уже завершилась с началом пандемии, и она стала 10 кругом ада.

А может ее история будет продолжаться и в будущем все-таки будет построен автомобилепоездотеплоход на подводных крыльях! Будущее железной дороги никто не сможет предсказать, но мы надеемся, что оно будет.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ОПЕРАТОР СТЦ

Бровко А.А.

Научный руководитель: Уварова О.В.

ФГБОУ ВО «Омский государственный университет путей сообщения»

СП СПО «Омский техникум железнодорожного транспорта», г. Омск, Россия

Среди всех видов транспорта железнодорожный во многих промышленно развитых странах занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью, то есть возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды, практически во всех климатических условиях и в любое время года. Именно поэтому, несмотря на относительно бурное развитие автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта, вот уже более 160 лет железнодорожный транспорт остаётся основным средством перемещения грузов и массовых перевозок населения.

Каждый, кто решил связать свое будущее с работой, связанной с движением поездов, должен пройти профессиональное обучение. Лица, не достигшие 18-летнего возраста, к работе на железнодорожном транспорте не допускаются.

Обучающимся, окончившим Омский техникум железнодорожного транспорта и успешно прошедшим защиту выпускной квалификационной работы, присваивается квалификация «техник» по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).

Основные виды производственно-технологической деятельности техника по специальности 23.02.01 — управление и контроль поездной и маневровой работой на линейных подразделениях; обеспечение выполнения графика движения поездов, безопасности движения, сохранности грузов и подвижного состава; принятие оптимальных решений в нестандартных ситуациях; разработка документации, регламентирующей работу

железнодорожных станций; обработка поездной информации и перевозочных документов; анализ эксплуатационных показателей работы подразделений железнодорожного транспорта; подготовка договоров по организации перевозочного процесса.

После распределения на предприятия железнодорожного транспорта, выпускники ОТЖТ начинают свой профессиональный рост с таких рабочих профессий как сигналист, составитель поездов, регулировщик скорости движения вагонов, приемосдатчик груза и багажа, приемщик поездов.

Более ответственными должностями являются: дежурный по парку, дежурный по сортировочной горке, оператор СТЦ, дежурный по станции. А после получения высшего железнодорожного образования, наши выпускники имеют возможность работать по профессии маневрового или поездного диспетчера.

А сейчас я хочу рассказать про одну из важных профессий на железнодорожном транспорте.

Оператор СТЦ

Управление технологическим процессом работы станций основывается на своевременной, достоверной и полной информации о поездах, грузах, вагонах, размещении их на путях станции и т.д. Организация информационного обеспечения перевозочного процесса сопряжена с выполнением большого и сложного комплекса операций. Поэтому, крупные станции, связанные с формированием - расформированием поездов и со значительным объемом грузовой работы, оснащены автоматизированными системами управления, сосредоточенными в станционных технологических центрах (СТЦ).

В СТЦ большая часть информации и документов перерабатывается на ЭВМ.

Но первичная подготовка документов и информационных сообщений пока по-прежнему выполняется вручную операторами СТЦ и другими работниками, на которых, кроме того, возложена обязанность соблюдения тайны сведений, содержащихся в перевозочных документах.

В зависимости от характера выполняемых операций, работники СТЦ делятся на четыре технологические группы, перед каждой из которых стоят определенные задачи:

1. Технологическая группа прибытия (рис.1) обеспечивает получение и обработку информации о подходе поездов, вагонов, грузов, обработку и хранение перевозочных документов на прибывшие поезда, составление сортировочных листов на расформировываемые составы.



Рис. 1. Технологическая группа прибытия

2. Технологическая группа учета накопления вагонов на составы (рис. 2) ведет непрерывный номерной учет наличия и расположения вагонов на путях сортировочного парка, подсчитывает массу и длину накапливаемых групп вагонов, вносит корректировки по результатам фактического роспуска вагонов на пути накопления.

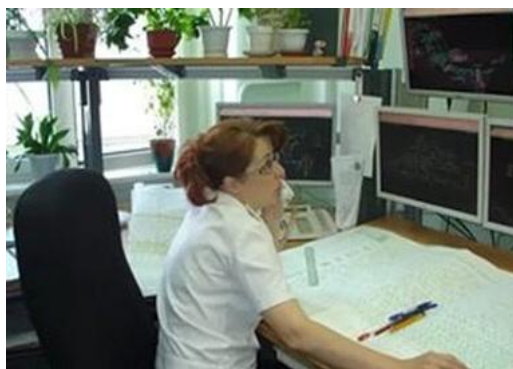


Рис. 2. Технологическая группа учёта накопления

3. Технологическая группа по отправлению (рис. 3) выполняет обработку и оформление документов на отправляемые поезда, контролирует соблюдение плана формирования поездов и требований ПТЭ при формировании, передает информацию на отправляемые поезда и вагоны в ИВЦ и на станции.



Рис. 3. Технологическая группа по отправлению

4. Технологическая группа по учету и отчетности (рис. 4) ведет установленные формы станционной отчетности и учет вагонного парка, норм массы и длины поездов, оформляет итоги переписи вагонного парка на станции.



Рис.4 Технологическая группа по учёту и отчётности

Основными информационно-справочными материалами, которыми руководствуются операторы СТЦ, являются:

- план формирования поездов;
- расписание отправления поездов;

- альбом схем кратчайших железнодорожных направлений;
- алфавитный список станций с единой сетевой разметкой;
- таблицы для определения массы тары и длины подвижного состава;
- инструкции по составлению натурного листа;
- технологические графики обработки поездов;
- инструктивно-технологические карты работников СТЦ.

Я считаю, что основным профессиональным качеством оператора СТЦ должна быть ответственность. Оперативность в работе тоже важна. Но приоритет отдаётся качеству выполнения работы. Ведь от того, как занесена информация и правильно ли оформлены документы, зависит и безопасность в пути следования того или иного поезда. Через железнодорожные станции в больших количествах проходят грузы, перевозимые на открытом подвижном составе, а также опасные грузы. Именно операторы СТЦ первыми видят документы на грузовые вагоны и осматривают вагоны в коммерческом отношении.

Список литературы

1. Бессонова Н.В., Бокова Е.Ю. Технология и организация маневровой работы на железнодорожных станциях (в примерах и задачах): Методические указания. – Текст : непосредственный.
2. Боровикова, М. С, Организация перевозочного процесса на железнодорожном транспорте : учебник / М.С, Боровикова. – Текст : непосредственный.
3. Шапкин И. Н. Организация железнодорожных перевозок на основе информационных технологий: монография. – Текст : непосредственный.
4. Системы автоматизации и информационные технологии управления перевозками на железных дорогах : учебник для вузов ж.-д. транспорта. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Шайцанов Д.А., Городничева В.Д.

Научный руководитель: Сергеева В.О.

ФГБОУ ВО «Омский государственный университет путей сообщения»

СП СПО «Омский техникум железнодорожного транспорта», г. Омск, Россия

Выбор профессии в жизни каждого человека имеет огромное значение. Это выбор жизненного пути, выбор судьбы. Это выбор, который делает каждый в юношеском возрасте. Он имеет громадное значение для самого человека и важен для общества. Работа - это главная составляющая человеческой жизни. Работа дает нам не только средства к существованию, но и самоудовлетворение, определенное место в обществе, придает значимость нашей жизни. Выбор профессии - та точка, где сходятся интересы личности и общества, где возможно и необходимо гармоничное сочетание личных и общих интересов. Но просто выбрать недостаточно. Главное, чтобы человек выбрал именно то, что ему нравится, чтобы он действительно получал самоудовлетворение и удовольствие от жизни.

«Широка страна моя родная...», - именно с этих слов начинается известная песня. И в самом деле, широка страна наша и не просто широка, а огромна! И что, как не железная дорога, помогает нам преодолевать эти огромные расстояния? В детстве, отправляясь в гости к родственникам в другие города или отдохнуть на море, помнится то волнение и тот восторг от путешествия на поезде. Это множество разнообразных красивых видов из окна, приятное покачивание под перестук колес - оставляют незабываемые впечатления о поездке. И, наверное, поэтому, спустя годы желание быть ближе к железной дороге все усиливается и усиливается. А как должно быть прекрасно, ощущать себя в рядах этих прекрасных людей - железнодорожников! Да, да, именно прекрасных! Ведь люди, дарящие всей стране радость приезда в другой город, общения с разными людьми, да и порой простого знакомства в купе поезда, просто не могут быть другими!

На железной дороге много интересных профессий, но одна из востребованных – дежурный по станции (ДСП: Д - движение; С - станция; П - помощник). Дежурный по станции - сменный помощник начальника железнодорожной станции, единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов, контролирует поезда на прилегающих к станции перегонах, а также маневровыми передвижениями в пределах станции. Осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе; контролирует соблюдение ими трудовой и технологической дисциплины [1].

Хочется отметить, что эти люди очень стойкие и ответственные, целеустремленные и коммуникабельные, словом настоящие профессионалы своего дела. Благодаря дежурным по станциям, поезда идут строго по расписанию без сбоев и происшествий. Работа железнодорожного транспорта имеет свою специфику. Все составные части этого сложного многоотраслевого хозяйства должны работать в четком взаимодействии между собой. Малейшее нарушение какого-либо элемента транспортного конвейера немедленно отражается на перевозочном процессе и через него влияет на хозяйственную жизнь страны. Большое значение в обеспечении безопасности движения поездов имеет деятельность именно дежурного по станции. От его профессиональной подготовленности, опыта, способности быстро ориентироваться и принимать правильные решения в сложных ситуациях зависит безопасность и надежность всего перевозочного процесса.

На должность дежурного по станции назначают лиц в возрасте не моложе 18 лет. Эту должность имеют право занимать лица, имеющие среднее или высшее профессиональное (техническое) образование по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам). Перед назначением все они должны пройти медицинское освидетельствование и выдержать испытания в знании Правил технической эксплуатации, Инструкции по движению и маневровой работе, Инструкции по сигнализации на железных дорогах РФ, должностных инструкций, Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта [2].

Специальность 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) утверждена приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 22 апреля 2014 г. № 376 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)». Нормативный срок освоения основной профессиональной образовательной программы по специальности при очной форме обучения по специальности на базе среднего (полного) общего образования - 2 года 10 месяцев, на базе основного общего образования - 3 года 10 месяцев. Квалификация выпускника - техник [3].

В распоряжении дежурного по железнодорожной станции находятся локомотивы, вагоны, устройства пути, сигнализации, связи и т.п. ДСП является единственным полномочным командиром смены. В его подчинении находится дежурный штат станции. Все работники смены, а также бригады поездных и маневровых локомотивов в оперативном порядке подчинены дежурному по железнодорожной станции и обязаны беспрекословно выполнять все его распоряжения. Дежурный по станции должен организовать работу так, чтобы обеспечить четкое и своевременное выполнение плана перевозок. Категорически запрещается отвлекать дежурного по железнодорожной станции в период приготовления им маршрута приёма, отправления или проследования поезда, так как это может образовать угрозу безопасности движения поездов либо нести серьёзные последствия (срыв графика движения поездов и т.д.).

Дежурный по станции имеет право отстранить от работы подчиненного, если его оставление на дежурстве угрожает безопасности движения или влечет за собой срыв всей работы. Дежурный по железнодорожной станции несет полную ответственность за техническую работу станции и прежде всего за безопасность движения, выполнение графика и плана формирования, качество использования вверенных ему ресурсов. Качественная

работа дежурного по железнодорожной станции - залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Однако, только знание правил и технических документов не позволит дежурному по железнодорожной станции стать полноценным командиром, он должен знать работников своей смены, должен иметь навыки командования, должен научиться искусству организации, давать работникам четкие и ясные приказы, бдительно следить за их работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и вовремя исправлять допущенные ошибки. Все знания и опыт дежурный должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования, все это в строгом соответствии и не в ущерб безопасности движения - главному закону транспорта.

Для того чтобы дежурный по станции мог беспрепятственно выполнять свою работу, для него оборудуют пост электрической централизации (рис. 1). Пост электрической централизации - помещение на железнодорожной станции (здание, транспортабельный модуль), в котором располагается комплекс технических средств для управления движением поездов и маневровых единиц на станциях и сортировочных горках, обеспечивающих функционирование сигналов (светофоров), стрелок, их взаимозависимость, установку и замыкание маршрутов, контроль проследования поездов по маршрутам, размыкание маршрутов [4].



Рис. 1. Пост ЭЦ станции Омск-Пассажирский

Главным рабочим инструментом дежурного по станции является пульт-табло, предназначенное для управления устройствами СЦБ. Также пост ЭЦ оборудуется устройствами связи с поездным диспетчером, поездами и работниками на станции, микрофоном громкоговорящей связи. На посту ЭЦ, помимо рабочего места ДСП, могут находиться рабочие места начальника станции, электромеханика СЦБ, пункт обогрева и приема пищи для составителей поездов и других работников, чье место работы находится на открытом воздухе, учебные помещения для студентов и практикантов, а также релейное помещение и мастерские для работы электромеханика. Если станция является участковой, то зачастую в здании поста ЭЦ может находиться место поездного диспетчера. Однако, в последнее время такая практика применяется все реже и для работы поездных диспетчеров оборудуются диспетчерские центры управления перевозками (ДЦУП) (рис. 2).



Рис. 2. Диспетчерский центр управления перевозками

Как было сказано выше, главным рабочим инструментом дежурного по станции является пульт - табло. Пульт-табло представляет собой аппарат для управления всеми устройствами СЦБ на станции. На пульте находятся специальные кнопки маневровых и поездных значений, которые позволяют приготавливать маршруты движения поездов, также имеются стрелочные рукоятки, они позволяют управлять стрелочными переводами.

Таблица 1

Виды пультов-табло дежурного по станции

Тип пульт-табло	Описание
ППНБ (Пульт-табло Панельное Наклонное Блочное)	Представляет собой единую конструкцию с мнемосхемой станции и кнопками управления устройствами СЦБ. Также пульт оборудуется телефоном, часами и звонком взреза. Данный вид пультов применяется на небольших станциях с количеством стрелок до 30 штук, метрополитенах, а также в учебных в качестве тренажеров для обучения будущих работников (рисунок 3).
ТВБ (Табло Выносное Блочное)	Устанавливаются в комплекте с пультом-манипулятором ПМ-ЭЦ на крупных станциях с количеством стрелок от 30 штук. Представляет собой конструкцию в виде панели из блочных элементов, из которых набирается мнемосхема станции. Помимо мнемосхемы, на табло размещают вспомогательные кнопки, кнопки искусственной разделки маршрутов и др. Кнопки же управления стрелками и светофорами располагаются на пульте - манипуляторе.
ПМ-ЭЦ (Пульт Манипулятор Электрической Централизации)	Устанавливается вместе с выносными табло ТВБ. Представляет собой устройство для управления стрелками и сигналами. Состоит из следующих секций: наборная панель, стрелочная секция, секция связи, секция вспомогательного управления. Наборная панель предназначена для задания маршрута. На крупных станциях, в основном, реализована система маршрутного набора. Для набора маршрута необходимо нажать две кнопки - начало и конец маршрута. Наборная секция состоит из двух частей - маневровой и поездной. Кнопки управления светофорами имеют зеленый и красный цвет, а кнопки маневровых светофоров - белый.

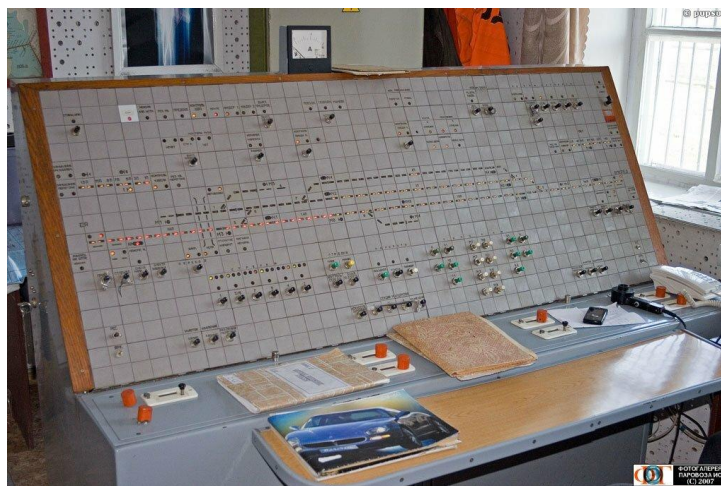


Рис. 3. Пульт-табло ППНБ

Дежурному по станции необходимо уметь чётко формулировать задачу, действовать в соответствии с заданными регламентами и нормативами, предусматривающими работу, как в нормальных, так и в экстремальных условиях. Крайне важно уметь давать оценку текущей ситуации и грамотно прогнозировать её развитие в будущем, находить пути разрешения возникающих трудностей на этапе их зарождения.

И как было сказано в начале, выбор профессии имеет огромное значение, ведь это выбор жизненного пути, выбор судьбы. Мы выбираем профессию дежурного по станции, так как труд дежурного ответствен, ведь он связан с безопасностью большого количества людей, выбравших в качестве средства передвижения железнодорожный транспорт.

Список литературы

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (с приложениями №№1-10). Утверждены Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 в редакции Приказа Минтранса России от 09.02.2018 №54. – Екатеринбург : УралЮрИздат, 2018. - 600с. – Текст : непосредственный.
2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 10.12.2018 № 2644/р «Об утверждении Инструкции по охране труда для дежурного по железнодорожной станции ОАО «РЖД». – Текст : непосредственный.
3. Приказ Министерства образования и науки РФ от 22 апреля 2014 № 376 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)». – Текст : непосредственный.
4. Пост электрической централизации : Википедия. Свободная энциклопедия. – URL : https://ru.wikipedia.org/wiki/Пост_электрической_централизации (дата обращения: 10.12.2020). – Текст : электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО ВОКЗАЛУ

Барков А.А.

Научный руководитель: Несветова Е.А.

Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта – структурное подразделение ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Санкт-Петербург, Россия.

Выбор профессии – это важный шаг во взрослую жизнь. Делая этот выбор, человек должен заранее представлять себе специфику и возможные трудности. Выбор профессии, с одной стороны, - взгляд в будущее, а с другой стороны, – взгляд внутрь себя: готов ли я к этому, нужно ли мне это?

В детстве я жил недалеко от железнодорожной станции. Там работал мой отец, бабушка. Несколько раз я бывал у них на работе. Видел всю эту работу, но ничего не понимал, что происходит. Тихими вечерами или даже ночами из дома можно было услышать, как проезжают поезда или переговоры по парковой связи громкого оповещения. Это всё начинало меня потихоньку интересовать.

Заканчивая девятый класс, решил не оставаться в школе дальше. Для себя я выбрал специальность в сфере организации перевозок, потому что она, по моему мнению, является более перспективной и интересной. Поступил в Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта, где и обучаюсь в данный момент.

Задача дежурного по станции или вокзалу – заставить станцию работать правильно. Эта работа развивает в дежурном такие качества, как бдительность, хорошая реакция, нестандартное мышление, коммуникабельность, целеустремленность, лидерские качества.

Теперь о самой профессии. Дежурный по вокзалу относится к категории специалистов. На должность дежурного по вокзалу принимается лицо, имеющее профессиональное (высшее/среднее) (техническое) образование (без предъявления требований к стажу работы/стаж работы по профилю не менее 1 года/2 лет/3 лет/4 лет).

Дежурный по вокзалу должен знать:

- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- постановления, распоряжения, приказы и указания вышестоящих организаций, методические, нормативные и другие руководящие материалы, регламентирующие работу железнодорожной станции;
- положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- технико-распорядительные акты, технологический процесс работы станции;
- правила технической эксплуатации железных дорог;
- инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах;
- инструкцию по сигнализации на железных дорогах;
- инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки;
- инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ;
- правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам;
- принципы устройств работы сигнализации, централизации, блокировки, связи;
- график движения поездов, план формирования поездов, правила перевозок грузов;
- основы экономики, организации труда, производства и управления;
- положение о рабочем времени и времени отдыха работников железнодорожного транспорта;
- основы трудового законодательства;
- правила внутреннего трудового распорядка;

– правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте [1].

Дежурный по вокзалу выполняет следующие обязанности:

– руководит движением поездов на станции или в пределах закрепленного района управления, обеспечивает безопасность движения, выполнение графика движения и маневровую работу в соответствии с требованиями, установленными инструкциями и правилами, технико-распорядительным актом и технологическим процессом работы станции;

– оценивает поездную обстановку и фактическое положение на станции, принимает оптимальные решения по организации движения поездов и маневровой работы с учетом сложившейся ситуации;

– выполняет операции по приготовлению маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений с пульта управления устройствами электрической централизации стрелок или сигналов, или дает распоряжения на приготовление маршрутов работникам исполнительных постов;

– контролирует правильность выполнения отданных распоряжений по показаниям приборов управления или докладам исполнителей; закрепление составов и вагонов на путях станции тормозными устройствами в порядке и по нормам, установленным технико-распорядительным актом станции;

– выполняет распоряжения поездного диспетчера по вопросам организации движения поездов, ведет переговоры с дежурными соседних станций, машинистами локомотивов и других подвижных единиц в пределах станции и примыкающих к ней перегонов;

– оформляет и выдает предупреждения, разрешения;

– передает приказы на прием и отправление поездов;

– ведет поездную и другую документацию;

– осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе;

– контролирует соблюдение подчиненными работниками трудовой и технологической дисциплины [1].

Качественная работа дежурного по железнодорожной станции - одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте – залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Однако, только знание правил и технических документов не позволит дежурному по железнодорожной станции стать полноценным командиром, он должен знать работников своей смены, должен иметь навыки командования, должен научиться искусству организации, давать работникам четкие и ясные приказы, бдительно следить за их работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и вовремя исправлять допущенные ошибки.

Все знания и опыт дежурный должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования, все это в строгом соответствии и не в ущерб безопасности движения - главному закону транспорта.

Дежурный по вокзалу имеет право отстранить от работы подчиненного, если его оставление на дежурстве угрожает безопасности движения или влечет за собой срыв всей работы.

Дежурный по вокзалу несет полную ответственность за техническую работу станции и прежде всего за безопасность движения, выполнение графика и плана формирования, качество использования вверенных ему ресурсов.

Работа дежурного по вокзалу очень похожа на работу дежурного по станции. Можно сказать, что она одинаковая, но есть некоторые различия:

1) тип станции: дежурный по вокзалу работает на пассажирской станции.

2) объем работы: дежурный по вокзалу не участвует в выполнении грузовых операций.

3) график работы: дежурный по вокзалу работает с графиком сутки через трое. Этот график, если привыкнуть проводить сутки на работе, очень удобный, дает много свободного времени [2, 3].

Я выбрал профессию дежурного по вокзалу. Сейчас учусь на 4 курсе и мне скоро предстоит писать дипломную работу по теме «Совершенствование технологии работы железнодорожной станции Волковская с учетом строительства пассажирской станции». Данный дипломный проект связан с профессией дежурного по вокзалу. Думаю, что, выполнив его, я узнаю что-то новое о данной профессии и это поможет в будущем.

Список литературы

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 15.12.2008 №2689р «Об утверждении Инструкции по охране труда для дежурного помощника начальника железнодорожного вокзала» – 15 с. – Текст : непосредственный.

2. Учебный фильм Железнодорожные профессии: Дежурный по станции <https://www.youtube.com/watch?v=Ecj8DY0Oipo>

3. Учебный фильм Железнодорожные профессии: Дежурный по вокзалу <https://www.youtube.com/watch?v=uvhR1GmN7Wc>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Васильев К.А.

Научный руководитель: Войнаровская О.В.

Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта – структурное подразделение ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Санкт-Петербург, Россия.

Если профессия становится образом жизни,
то ремесло превращается в искусство.

Сотрудники железнодорожного транспорта – это не только машинисты, дежурные по станции, сигналисты, диспетчера, это люди, обладающие важными качествами: смелостью, ответственностью, храбростью, умением принимать важные решения [1].

Железная дорога, какая она? Для кого-то мелькающие станции и быстро проходящие поезда, для кого-то надежда на встречу с самым лучшим и близким человеком. Но железная дорога это не только рельсы, шпалы, вагоны, станции, перроны... Это тысячи людей, которые в любое время суток, в любую погоду, сделают всё, чтобы мы с вами попали в другие города к нашим близким, друзьям.

Представьте на минуту, всего этого могло бы не быть, если бы 30 октября 1837 года маленький паровоз «Проворный» не отправился в путь по первой русской Царскосельской «чугунке» [1]. Что же касается далёкого будущего это, как я говорю: «Поживём, увидим».

Железнодорожный транспорт так же стремительно меняется, как ОАО «РЖД», она так же бесконечна в своем развитии, как колея, уходящая вдаль [3]. Иногда так же пронзительна и тревожна, как сигнал локомотива. Так же мимолетна, как встреча со случайным попутчиком, и также незабываема, как история, которую он рассказал.

Стальные магистрали сближают людей, меняют жизнь к лучшему. Правильные слова тоже помогают нам понять друг друга и стать немного ближе. С самого первого шага на пути к мастерству можно почувствовать, как профессия проникает в самую душу, формирует особенный образ мыслей, привычки, качества, способы взаимодействия с окружающим миром.

Время бежит вперед, меняются дороги, меняются поезда - все становится более красивым, удобным, современным, безопасным, в поездах уже есть интернет и WI-FI. И только одна особенность железной дороги не исчезнет никогда [1]: и вчера, и сегодня, и

завтра поезда под стук колес по железной дороге будут перевозить мир мыслей и мечтаний едущих в них людей.

Бытует широкое мнение, что работать дежурным по станции легко, раз все делает автоматика, то и нет проблем, не надо никаких знаний и опыта, сиди себе и говори куда ехать по рельсам. Мнение это настолько ошибочно, что вызывает усмешку и недоумение у работников железнодорожного транспорта. Но так могут говорить люди, настолько далекие от железных дорог и не имеющие ни малейшего понятия об этом? Да, большинство железнодорожных станций автоматизированы, есть стрелки с автоматическим возвратом в «плюсовое» положение, сигналы открываются нажатием кнопки на пульт табло, а микропроцессорная система позволяет приготовить маршрут нажатием двух кнопок, но на этом все «привилегии» в управление движение поездов заканчиваются.

Организовывать движение поездов – дело очень серьезное, глубоко научное, требующее точных расчетов и аналитического склада ума у дежурного по станции (ДСП) и его оператора (ДСПО) [1]. Попробую немного познакомить Вас с этим непростым делом – руководить перевозочным процессом.

Железнодорожные станции у нас делятся на пассажирские, грузовые, участковые, сортировочные и промежуточные [1].

Пассажирских станций я касаться не буду, эти станции не отличаются грузовой работой, но они жизненно необходимы, позволяя пассажирам добираться из пункта «А» в пункт «В».

Любой поезд движется благодаря тяге локомотива - электровоза или тепловоза, поэтому вес и длина поездов строго регламентируются для соответствующих участков, исходя из профиля пути, величин руководящих (максимальных) подъемов и уклонов. Все эти параметры необходимо учитывать для формирования состава.

Управляя остряками с пульта табло, дежурный по станции приготавливает маршрут для приёма, отправления, пропуска поездов или для маневровой работы на станции. Переводит рукоятку на пульт табло в «плюс» или «минус», а вместе с этим переводятся и сам остряк на полигоне. На больших станциях количество стрелок может быть более 100 единиц.

Все у нас нормально – есть вагоны, погрузили, выгрузили, можно отправлять! Вот тут сразу включается целая цепь событий, обязательных или просто случайных, которые обязательно возникают. Это и ошибочное оформление перевозочных документов – на каждый вагон необходимо иметь пакет документов, а с эрой компьютерных технологий это может и стало проще, но более ответственно и скрупулезно необходимо подходить к оформлению [2]. Раньше, допустил ошибку, - позже переписал или исправил, сделал первоочередную работу, а далее то, что может подождать. А теперь необходимо оформлять все документы одновременно, соблюдая временной регламент, так как время фиксируется, наличие ошибки может не дать программе «оформить и отправить вагон». Большую роль играют в этой цепочке приемосдатчики груза и багажа при приемке вагона и груза к перевозке - погрузка должна быть безупречной, с точным соблюдением заранее согласованного чертежа, малейший сдвиг - и придется равнять погрузку. Передвинуть груз в вагоне очень сложно, грузоподъемность полувагонов 63 тонн, а транспортеры могут быть по 240 тонн, и тут уже нужна специальная техника.

Самая важная часть – исправное управление тормозной магистрали в поезде. При неисправности тормозной системы в поезде с брутто 950 тонн его благополучная остановка сводится к нулю.

Зачастую для некоторых вагонов необходимо заказывать и согласовать дорогу, а «больные», т.е. неисправные вагоны переводить в нерабочий парк, что требует много времени.

Когда у тебя на путях стоят вагоны, которые необходимо «собрать» для отправки, нужно учитывать состояние каждого вагона, его груз, массу, условную длину. И никто не говорит, что эти вагоны все стоят в одном месте, нет! - их необходимо «доставать» с разных уголков станции. И тут каждый маневр важен, нужно мгновенно просчитать работу так,

чтобы с наименьшими временными затратами собрать все вагоны, уместиться в полезную длину пути, и не остановить иную работу на станции.

Вот почему принятие управленческих решений при планировании грузоперевозок с повышением эффективности перевозочного процесса и увеличением грузопотока предприятия становится сложной инженерной задачей, которую предлагается решать способом математического моделирования. Взаимодействие железнодорожных станций и транспортно-экспедиторских компаний на основе математического (на уровне высшего инженерного) и имитационного моделирования (на уровне среднего специального образования) позволит обеспечить эффективность, доступность и безопасность функционирования транспортного комплекса Российского государства.

Я уверен, что железнодорожный транспорт будет развиваться и совершенствоваться вместе со временем, что он не раз уже доказывал. А Российским железным дорогам хочется пожелать не сворачивать со своей колеи!

Список литературы

1. Боровикова М. С. Организация перевозочного процесса на железнодорожном транспорте : учебник для использования в учебном процессе образовательных учреждений, реализующих программы СПО – Москва : Автограф, 2014. – Текст : непосредственный.

2. Телегина В.А. Факторный анализ простоя местных вагонов на ответственности ОАО «РЖД» // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. 2019. № 3(20). – Текст : непосредственный.

3. Шапкин И.Н., Вдовин А.Н. Совершенствование системы планирования перевозочной работы // Железнодорожный транспорт. 2020. № 9. С.9 – 14. – Текст : непосредственный.

ПОЕЗД МЕЧТЫ ВО ВЗРОСЛУЮ ЖИЗНЬ

Боталова С.А

Научный руководитель: Новикова И.А.

ГАПОУ «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», г. Тюмень, Россия

Бегут поезда по России великой,
На Запад бегут, на Восток и на Юг,
В тайге вековой, и в степи полудикой
Вагоны бегут под размеренный стук...

«Всё начинается с детства», – так просто и точно назвал свою книгу Сергей Михалков. Понимая, что в детстве закладывается фундамент человека разумного, устремлённого в будущее и когда приходит время выбора профессии, а его приходится делать тогда, когда еще нет достаточного жизненного опыта. Встает вопрос - не наступит ли разочарование в выборе? Ту ли профессию ты выбрал?

Лично я в своем выборе не ошиблась, с самого раннего детства я мечтала стать проводником железнодорожного вагона. Моя мечта осуществилась, я студентка Тюменского железнодорожного колледжа.

На мой взгляд, совсем не случайно, моя биография начинается с железнодорожного вокзала, так как в то время мы жили в районе железнодорожной станции Петропавловск, на улице Вокзальной. Я спала и просыпалась под звуки гудков поездов, стук колёс по рельсам и дышала тем необъяснимым запахом, который присущ только железной дороге. И мне это нравилось. Родители шутили: «Растёт будущая проводница».

И действительно, с самого раннего детства я очень любила играть «в проводника», где непременно была проводницей. У меня был свой поднос, на который я ставила стаканы в подстаканниках, которые мне привез дедушка. Моими пассажирами сначала были куклы, а когда у нас были гости, то они тоже были моими пассажирами. Я угощала гостей не только

чаем, а ещё каждый получал билет, которые я рисовала сама и рассаживала их по местам за стол.

Когда я стала старше, поняла, что очень люблю путешествовать, мне нравится знакомиться и общаться с самыми разными людьми. По гороскопу я близнец, а близнецы любят заботиться обо всех на свете, очень наблюдательны, понимают истинные нужды окружающих, а еще я очень гостеприимная, а проводник, я считаю это маленький хозяин большого вагона. Здесь всё: и новые лица, и новые города, и жизнь на колёсах.

Я понимаю, что эта профессия необычайно ответственна, но давайте разберемся, что же это за профессия — проводник пассажирского вагона? Прежде всего — это человек, не только сопровождающий пассажиров в пути, но и готовый оказать им помощь при любых затруднениях.

Проводник полноправный хозяин вагона, в котором пассажиры на время поездки обретают дом. Поэтому я просто обязана буду оградить их от всяких неожиданностей при посадке в вагон, в пути следования и в конце рейса.

Проводник пассажирского вагона обслуживает пассажиров в пути следования и наблюдает за техническим состоянием вагона. Содержит внутреннее оборудование вагона в исправном состоянии. Обеспечивает безопасную посадку и высадку пассажиров.

Размещает пассажиров в вагоне в соответствии с проездными документами. Обеспечивает перевозку ручной клади в соответствии с установленными правилами и нормами. На дверях служебного купе проводник обязан вывесить табличку со своей фамилией, именем и отчеством [1].

Вагон во время следования должен поддерживаться в чистоте, и температура в вагоне должна соответствовать санитарным нормативам. Не менее двух раз в сутки проводник должен проводить влажную уборку в вагоне, а убирать туалеты по мере необходимости, но не менее четырех раз в сутки с обязательным мытьем полов.

В вагонах пассажирских поездов не менее трех раз в день проводник обязан обеспечивать пассажиров чаем, кофе, кондитерскими изделиями по установленной цене, а в фирменных поездах и в вагонах СВ поездов всех категорий - по требованию пассажиров в любое время суток.

В каждом вагоне должна постоянно находиться кипяченая охлажденная вода для пассажиров дальнего следования, межобластного сообщения и в детских вагонах пригородных поездов.

Собирая у пассажиров проездные документы перед началом рейса или в пути следования проводник должен надорвать их, не нарушая компостерные знаки. Исключения составляют проездные документы транзитных пассажиров, желающих в пути сделать остановку с продлением срока годности билета. Эти документы гасятся перед прибытием пассажиров на станцию назначения.

Проводник обязан в вагонах со спальными местами выдавать постельные принадлежности пассажирам на весь путь следования за отдельную плату; по желанию пассажира при возможности заменить использованные постельные принадлежности в пути следования за плату; доставлять комплекты спальных принадлежностей на места пассажиров, а также застилать постели инвалидам, больным, престарелым, пассажирам с малолетними детьми; за 30 минут до прибытия пассажира на станцию назначения или пересадки убрать постельное белье. Комплект постельных принадлежностей состоит из матраса, подушки, одеяла, двух простыней, одной наволочки и полотенца [2].

Профессия проводника на железнодорожном транспорте – работа интересная, сложная, необычная. Мне выдадут форму, в которой я буду выглядеть как модель. И главное меня ждут маршруты на Юг и Север, Запад и Восток.

Хочу быть хорошим специалистом, поэтому стараюсь хорошо учиться. Могу с гордостью сказать, что ни дня не пожалела о своем решении в выборе профессии и горжусь тем, что учусь в Тюменском колледже транспортных технологий и сервиса.

Попробовать свои силы в этой профессии может любой желающий. При этом не обязательно иметь высшее образование, достаточно поступить в наш колледж, и вы получите среднее образование и профессию - проводник на железнодорожном транспорте. После окончания 11 классов срок обучения 1 год 6 месяцев, на базе 9 классов - 3 года. По окончании будете трудоустроены на предприятия Тюменской железной дороги проводником пассажирского вагона.

Так получилось, что мой дедушка и папа тоже окончили железнодорожный техникум, но по специальности не работали. Я думаю, что должна осуществить их мечту и получить выбранную профессию.

Родители меня поддерживают и считают, что если у меня появилась мечта, то надо к ней идти. Буду и дальше со всей ответственностью идти к своей мечте!

Список литературы

1. Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог СПО. Регистрационный номер рецензии 354 от 26 июня 2015 г. базового учреждения ФГАУ «Федеральный институт развития образования». Москва, 2016. – Текст : непосредственный.
2. Инструкция проводника пассажирского вагона международного сообщения (новая редакция). Утверждена на 16-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 13.09.1996 г. в ред. 70-го заседания СЖТ СНГ, протокол от 14-15.05.2019 г. – Текст : непосредственный.

ПРИЕМОСДАТЧИК ГРУЗА И БАГАЖА

Петухова А.С.

Научный руководитель: Чувахина Т.Н.

Узловский железнодорожный техникум — филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая, г. Узловая, Россия

Когда вы едете на поезде в путешествие, в другой город в гости, по рабочим делам или на учёбу, сразу вспоминаете и благодарите работников железнодорожной отрасли. Дежурный по станции, диспетчер, машинист, путеец, начальник вокзала, проводник. Продолжать этот список можно бесконечно. Все без исключения вносят большой вклад в бесперебойную работу железной дороги. Труд этот очень ответственный и требует немало усилий, знаний.

Во многих семьях трудятся на железной дороге целыми поколениями. На данный момент мой папа работает приёмосдатчиком груза и багажа в компании «ГПУ АВТО». Он ответственный работник, обеспечивающий выполнение грузовых и коммерческих операций, погрузки, выгрузки, сортировки, приёма, выдачи и взвешивания грузов, оформление документов, регламентирующих организацию перевозочного процесса. Эта профессия папе очень нравится потому, что она сочетает в себе ответственность, коммуникабельность и достаточно большое разнообразие рабочих процессов, что в свою очередь делает работу очень интересной.

И вот сегодня я - студентка железнодорожного техникума. Для себя я выбрала специальность в сфере организации перевозок. Если сравнить железнодорожную станцию с человеческим организмом, то станция его сердце. Эта профессия необычайно ответственная, ведь она обеспечивает безопасность движения пассажиров и грузов. Могу с гордостью сказать, что ни дня не пожалела о своём решении.

Российские железные дороги являются ключевыми, а в некоторых случаях предоставляют единственную возможность для перевозки грузов и передвижения пассажиров. Приёмосдатчик груза и багажа принимает непосредственное участие во взаимоотношениях с пассажирами, отправителями и получателями багажа и грузобагажа на

стадии выполнения грузовых и коммерческих операций на начальном и конечном этапах перевозочного процесса. От четкого и правильного выполнения приёмосдатчиком обязанностей зависит успех обеспечения своевременной и сохранной доставки груза, багажа и грузобагажа. Приёмосдатчик выполняет операции по приему к перевозке, погрузке, выгрузке, хранению и выдаче груза багажа и грузобагажа на станции. На должность приёмосдатчика назначаются лица не моложе 18 лет, годные к этой работе по состоянию здоровья. В дальнейшем приёмосдатчики проходят медицинское освидетельствование 1 раз в год (или — в зависимости от состояния здоровья). К самостоятельной работе допускаются приёмосдатчики, прошедшие профессиональное обучение.

Основные обязанности приёмосдатчика: При приеме дежурства приёмосдатчик обязан:

- ознакомиться с положением на обслуживаемом им участке, проверить наличие вагонов, контейнеров, грузов и убедиться в их сохранности;
- тарные и штучные грузы, находящиеся на складах станции или в пункте сортировки мелких отправок, принимаются от приёмосдатчика, сдающего смену, по счету мест и наружному осмотру состояния грузовых мест;
- проверить расстановку вагонов на путях обслуживаемого им участка, исправность груженых вагонов и контейнеров в коммерческом отношении, а также наличие на них ЗПУ;
- принять от сдающего смену приёмосдатчика перевозочные документы, проверить их соответствие наличию груза, пломбировочные приспособления, а также книги пломбирования вагонов и контейнеров, перевески грузов на вагонных весах, приема грузов к отправлению, выгрузки грузов и другие учетные документы;
- проверить состояние весов, а также наличие поддонов, съемных перевозочных приспособлений, инвентаря и материалов для маркировки грузов и пломбирования вагонов (контейнеров);
- составить план работы на обслуживаемом участке.

От чёткого и качественного выполнения обязанностей приёмосдатчиком во многом зависит:

- успех и обеспечение своевременной и сохранной доставки груза;
- автоматизация выполнения грузовых и коммерческих операций;
- выполнение норм простоя вагонов под грузовыми операциями;
- рациональное использование подвижного состава;
- обеспечение техники безопасности и безопасности движения поездов;
- привлечение грузоотправителей и грузополучателей к пользованию услугами железнодорожного транспорта.

При сдаче дежурства приёмосдатчик обязан:

- доложить непосредственному руководителю о выполненной работе и предоставить письменные отчетные данные;
- сдать приёмосдатчику вступающей на дежурство смены перевозочные документы, пломбировочные приспособления, а также книги пломбирования вагонов и контейнеров, перевески грузов на вагонных весах, приема грузов к отправлению, выгрузки грузов и другие учетные документы.

Приёмосдатчик обязан правильно и аккуратно заполнять учетные книги, железнодорожные накладные, вагонные листы, памятки и другие документы, ведение которых входит в его обязанность.

Приёмосдатчик обязан знать нормативные документы, технологический процесс работы станции.

Операции, выполняемые приёмосдатчиком на станции.

Принимая груз к перевозке, приёмосдатчик обязан потребовать от отправителя накладную или комплект перевозочных документов с визой. При отправлении пакетированных грузов приёмосдатчик обязан проверить наличие в накладной записи о

том, что груз сформирован в пакеты, и отметки об использованных средствах пакетирования (тип, количество, принадлежность). При обнаружении расхождений между данными, указанными в накладной, и фактически предъявляемым к перевозке грузом или других нарушений правил ее заполнения, а также при предъявлении накладной с помарками и подчистками приемосдатчик обязан потребовать от грузоотправителя ее переоформления в установленном порядке. При приеме опасных грузов приемосдатчик обязан проверить наличие в накладной штампов об опасности груза, указание в графе под наименованием груза номера аварийной карточки в соответствии с Правилами безопасности и порядком ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. К накладной на опасные грузы, аварийные карточки на которые в указанных Правилах отсутствуют, должна надежно прикрепляться аварийная карточка, заполненная грузоотправителем по установленной форме, при этом в накладной под наименованием груза должна быть отметка «Ав. карт. прилагается». На местах общего пользования станции при приеме к перевозке повагонных отправок грузов, погрузка которых в подвижной состав должна осуществляться средствами железной дороги, приемосдатчик должен заполнить следующие графы накладной: род, номер и грузоподъемность вагона, число осей, длина рамы платформы, объем кузова вагона. При перевозке грузов мелкими и малотоннажными отправлениями в соответствующей графе накладной приёмосдатчик указывает данные о марке железной дороги. При ввозе груза на станцию по частям в графе 2 оборотной стороны накладной приёмосдатчик указывает данные о числе мест и массе каждой ввезенной части груза и заверяет эти данные своей подписью. При одновременном ввозе всего груза по данной накладной приёмосдатчик вносит в эту же графу накладной сведения о всей партии груза. После внесения приёмосдатчиком необходимых записей накладная передается в коммерческий центр.

Список литературы

1. Сайт НСПортал . – URL : <https://nsportal.ru/ap/library/literaturnoe-tvorchestvo/2019/06/11/sochinenie-moya-professiya-zheleznodorozhnik>. – Текст : электронный.
2. Петухова, А.С. Сочинение по дисциплине Введение в специальность «Что я знаю о железной дороге». – Текст : непосредственный.

МОЙ ПУТЬ В ПРОФЕССИЮ

Чугук Е.И.

Научный руководитель: Вишкин В.Н.

Узловский железнодорожный техникум — филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая, г. Узловая, Россия

В современном мире цифровых технологий и роботизации развивается каждая отрасль, включая и железнодорожный транспорт. В России цифровизацией занимается ассоциация «Цифровой транспорт и логистика», которая старается создать единое логистическое пространство по всей стране, где вся информация о движении будет попадать в одну систему, и регионы будут получать данные из городов, а страна из регионов. Значит, все варианты развития транспорта можно рассчитать в одном цифровом поле. Это – будущее железнодорожного транспорта, где управление транспортом будет играть важнейшую роль, что значительно облегчит труд дежурных по станции, но не сможет их заменить.

Актуальность моей работы состоит в анализе выбора профессии на железнодорожном транспорте, путей достижения в ней мастерства, реализации способностей и возможностей в выбранной специальности.

Мое увлечение железной дорогой началось в возрасте 5 лет, когда, прогуливаясь по парку с родителями, я увидела строй ребят, идущих в форме, на Тульскую детскую

железную дорогу. Сейчас такие детские железные дороги есть во многих российских городах, они не имеют общего выхода на рельсовую колею настоящих российских железных дорог, хотя достигают длины в несколько километров. Транспортное значение подобные пути тоже не имеют, а использовать их можно только в аттракционном статусе в парковых зонах или в зонах отдыха, где гости становятся пассажирами или специалистами на железной дороге.

Больше всего меня привлекло то, что детям доверили столь ответственную работу и позволили самим организовать работу детской железной дороги. Серьёзно о будущей профессии я не думала тогда, но свою жизнь с железной дорогой связала с 6 класса. Обучение на детской железной дороге проходило легко и познавательно, что позволило мне ближе познакомиться с железнодорожной профессией, получить новые знакомства и шквал эмоций. Так как, проводилось много конкурсов, конференций, поездок, встреч с ветеранами – железнодорожниками, а также экскурсий, где нам показывали все железнодорожные объекты. А потом было распределение, после которого я попала к инструктору Рубцовой Людмиле Львовне. И благодарна ей за хорошие знания, интересную учёбу, за время которой я прошла курсы проводников, освоила программы, относящиеся к разделу организации управления и движения, а также автоматики, телемеханики и связи. Проучившись 2 года, я получила свидетельство о прохождении базового курса теоретических и практических занятий на Тульской детской железной дороге.

Тульская детская железная дорога имеет давнюю историю. 21 декабря 1953 года была открыта Сталиногорская (позже Новомосковская, сейчас Тульская) детская железная дорога. Она включала в себя станции Березки и Дубки, паровозное депо, пассажирскую платформу, семафор. 17 декабря 1954 года было подписано распоряжение о передаче находящейся на балансе Министерства угольной промышленности СССР детской железной дороги в подчинение МПС СССР. 26 мая 1955 года состоялось открытие детской железной дороги. На дороге работали 4 четырехосных пассажирских вагона (по 36 мест в каждом), 2 паровоза типа 159-121 и 159-556. Впоследствии их сменили паровозы серии Гр. В 1970 году дорога получила тепловоз ТУ2-241, в 1971 году еще один ТУ2-126. С 1972 года дорога оборудована односторонней автоблокировкой, межстанционной телефонной связью, поездной радиосвязью [1].

С 2001 года все объекты Тульской детской железной дороги прошли реконструкцию, появилось много современных оборудованных классов – лабораторий по всем железнодорожным специальностям. Подвижной состав детской железной дороги включает в себя 4 тепловоза марок ТУ2-126 «Быстрый», ТУ2-241 «Ветерок», ТУ10-002 «Колибри» и ТУ10-018, 5 вагонов модели ПВ40 48-051, выпускаемых на Демиховском заводе, и 8 вагонов Камбарского машиностроительного завода модели 43-0011. Протяженность Тульской детской железной дороги составляет 2,7 километра. Магистраль имеет три станции: Берёзки, Парковая, Исток Дона. Движение поездов происходит против часовой стрелки. Поезд по маршруту едет в среднем 13-14 минут [2].

На Тульской детской железной дороге обучается более 1,5 тысяч юных железнодорожников. Здесь проходят обучение основным железнодорожным профессиям учащиеся с 5 по 11 класс. На детской дороге работают профильные кружки по железнодорожным специальностям, секция железнодорожного моделирования и творческие студии (вокальная, музыкальная, театральная). Агитационная группа детской железной дороги постоянно участвует во всех праздниках области и страны, мероприятиях патриотической направленности. Тульская детская железная дорога ежегодно выпускает более 100 юных железнодорожников, из которых более 50% поступают в учебные заведения железнодорожного транспорта, среди них и наш железнодорожный техникум. Детская железная дорога организует поездки для детей Тульской области в период с 1 мая по 1 сентября. Это самый интересный период нашей практической работы, мы применяем свои полученные знания в практической деятельности. Жители Тульской области гордятся своей детской дорогой, не одно поколение железнодорожников прошло путь обучения в её стенах.

После окончания 9 класса пришло для меня время выбора профессии, пути, по которому следовать. Впечатления от детской железной дороги стали решающими и я, не задумываясь, поступила учиться в Узловский железнодорожный техникум - филиал Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. Наш железнодорожный техникум был открыт в 1956 году. За время работы техникум подготовил и выпустил для железнодорожного транспорта более 6500 специалистов со средним профессиональным образованием. Выпускники техникума работают начальниками и главными инженерами различных депо и дистанций, ведущими инженерами служб управлений дорог, отделений дорог и предприятий, ревизорами по безопасности движения, начальниками станций.

Я учусь по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам). Куратор нашей группы – заслуженный учитель профессионального образования Соколова Валентина Ильинична. На первом курсе мы изучали общеобразовательные дисциплины, такие как: математика, русский, литература, физика и многие другие. На 2 курсе обучения пригодились полученные знания на детской железной дороге, так как стали изучать профессиональные дисциплины, на которых требовалось понимание специфических определений и знаний. За отличную и хорошую учебу я получила 2 грамоты и свидетельство о дополнительном профессиональном образовании по программе «Основы компьютерной грамотности». Моя будущая профессия – дежурный по станции.

Я принимаю активное участие в жизни техникума, продолжаю углублять знания в будущей профессии. Моя профессия необычайно ответственна, ведь она обеспечивает безопасность движения пассажиров и грузов. Для того, чтобы избежать нарушения графика движения поездов, поломок транспортных средств или путей, не допустить аварий, нужно быть грамотным специалистом.

Во время прохождения практики я столкнулась с множеством трудностей, проходя через приятные и не приятные моменты. Моя практика началась с 27 июля 2019 г. на станции Бобрик-Донской. На станцию я попала по распределению. Начальником станции является Прошина Наталья Викторовна, молодая, энергичная, целеустремленная женщина. В первый день со мной провели инструктаж по технике безопасности и охране труда, я познакомилась с дежурным Аверкиным А.А., он же провел в дежурку и познакомил с пультом управления и схемой станции. Интересно было наблюдать из окна дежурки на движение поездов, вслушиваться в корпоративные совещания, продумывать ходы для маневровой работы. В последующие дни у меня проходило ознакомление со станцией и работниками станции: дежурными Толковой О.А., Парамоновым А.А. и Чухровой Е.Н., а также оператором СТП Тюриковой Т.М. Позже я смогла изучить ТРА станции. Потом мне пришлось вникать в нюансы работы дежурного по станции и изучать работу при неисправности автоблокировки и нарушении средств связи. Самые запоминающиеся дни – это дни перед проверкой. В такие моменты видишь сплоченность и значимость каждого из работников станции. Позже я научилась красить башмаки и открывать ящик, в котором они находились. Смогла отдавать корреспонденцию. На станции был момент ухода в черныбыльский отпуск оператора СТП и я почти неделю работала за нее, но перед этим меня многому научили. Во время прохождения производственной практики сталкиваешься с множеством вопросов, но я их решала, советуясь со специалистами, так как хочу стать профессионалом своего дела.

В ходе прохождения производственной практики я узнала намного больше, чем ожидала, особенно удивили планы развития железной дороги, касающиеся нашей станции. Оказывается, что электрификация участка «Ожерелье-Узловая-Елец» уже не миф, а готовый проект, который планируется завершить в течение 5 лет к 2024 году! Проведение электрификации участка Ожерелье – Узловая – Елец обеспечит железной дороге улучшенное скоростное пассажирское движение в южном направлении. Планируется, что движение в этом направлении составит 59 пар пассажирских поездов в сутки. Через нашу станцию будут проходить 5 составов в час, а если учитывать и грузовые составы, то это до 8 составов в час.

Получается, что через каждые 7-10 минут через станцию будет проходить поезд. Такого интенсивного движения в южном направлении через нашу станцию никогда не было. Когда реализуется этот проект, наша станция будет одним из крупнейших узлов в стране [3].

После прохождения практики начинаешь видеть полную работу станции, её специфику и понимать важность каждой из изучаемых дисциплин, осознавать всю серьезность профессии, ее значимость. Мне осталось пройти преддипломную практику, защитить диплом и в 19 лет исполнится моя мечта – я стану дежурной по станции.

Убедилась, что на железной дороге работают трудолюбивые и ответственные люди, когда увидела работу дежурного по станции (ДСП). Но не только это сыграло свою роль в выборе моей будущей профессии. Хочу стать профессионалом, ведь в моих руках безопасность людей и их жизнь. Уверена, что на такой сложной работе должны работать только те, кто действительно любит свою профессию и готов полностью отдавать себя и быть верным своей мечте.

Список литературы

1. Детские железные дороги МПС России, М., ЦДДЖ, 1999. – Текст : непосредственный.
2. Тульская детская железная дорога. – URL : https://mzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=4315. – Текст : электронный.
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. – URL : <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>. – Текст : электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Садрисламова З.С.

Научный руководитель: Фарваева М.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный
университет путей сообщения» в г. Уфе, г. Уфа, Россия*

В настоящее время я – студентка третьего курса УФИПС – филиала СамГУПС и очень обеспокоена своим будущим. Как любому человеку мне хочется, чтобы в моей жизни все получилось. Одна из ступенек в лестнице стабильности и уверенности в завтрашнем дне является выбор профессии, такой, которая станет смыслом жизни и позволит целенаправленно идти к поставленной цели. Среди множества профессий я выбрала ту, что востребована сейчас на железной дороге и будет востребована через пять, десять, пятнадцать лет. Это профессия дежурного по железнодорожной станции. Я надеюсь, что этот проект позволит мне детально изучить особенности данной профессии и удостовериться в правильности моего выбора.

Эта тема будет актуальна всегда, так как каждый человек, заканчивая обучение, встает на распутье: куда пойти дальше? Это важный шаг в жизни, так как от него зависит будущее. Последствия этого выбора определяют саму жизнь человека.

Возможные последствия неправильного выбора профессии

Последствия неправильно выбранной профессии затрагивают наиболее важные сферы экономики, в основу которых положены нанотехнологические принципы. В результате - смена профессии, неудовлетворенность работой.

Типичные ошибки при выборе профессии

- выбирающий видит лишь конечный результат длинного профессионального пути, но не сам путь;
- предрассудки в отношении той или иной профессии;
- выбор профессии за компанию;
- перенос отношений к определенному человеку, представляющему ту или иную профессию, на саму профессию;

- увлечение только внешней стороной профессии;
- любимый предмет – любимая профессия;
- отсутствие представления о характере труда в сфере материального производства;
- неумение разбираться в своих личных качествах;
- незнание своих физических способностей;
- неумение ориентироваться в огромном поле профессий. Незнание с чего начать

выбор.

Основные правила выбора профессии

- узнать, какие профессии и специальности нужны там, где вы проживаете;
- хорошо продумать, чем бы вы хотели заниматься, что вас особенно привлекает;
- подробно изучить ту или иную профессию, оценить возможность ее приобретения;
- сравнить полученные знания о профессии, со своими данными; посоветоваться с родителями, учителями;
- выбрать для себя будущую профессию, быть настойчивым в стремлении овладеть ею в совершенстве.

Мое учебное заведение

С 2018 г. я обучаюсь в Уфимском техникуме железнодорожного транспорта УфИПС – филиале СамГУПС в г. Уфе. Это единственный в республике Башкортостан техникум данного профиля, всегда пользуется популярностью у молодёжи, особенно у той, которая была так или иначе связана с железнодорожным транспортом. Непрерывно совершенствуется учебно-производственная база, ведётся подготовка специалистов по семи



основным специальностям. Уфимский техникум железнодорожного транспорта образован в 1959 году (приказ МПС РФ №37 от 01.07.1959 года). Развивающейся сети железных дорог Южно-Уральского региона нашей страны требовались высококвалифицированные специалисты среднего звена. Учредителем техникума выступило Министерство путей сообщения Российской Федерации. Уфимский железнодорожный техникум окончили многие знаменитые люди Башкортостана, в том числе дважды герой Советского Союза М. Гареев и

целые поколения железнодорожников: Максимовых, Богдановых, Белокуровых и др. Куйбышевская железная дорога, все транспортные цеха предприятий Башкортостана и в особенности, Башкирское отделение, в основном укомплектованы выпускниками техникума. Ежегодно техникум выпускает около 200 специалистов. Более 90% трудоустраиваются на предприятия компании ОАО «РЖД»

Перспективы профессии

Сфера занятости работников железных дорог весьма разнообразна. Это и тяжелый физический труд на строительстве и ремонте железных дорог, и профессия машиниста, требующая высокой квалификации, и должность начальника железнодорожного участка. Конечно, уровень оплаты зависит от квалификации, ответственности, уровня профессиональных знаний. Чем они выше, тем выше и оплата труда. Кроме этого, железнодорожникам предоставляются льготы, например, бесплатный проезд на электропоездах, путевки в санатории, детские лагеря.

Изучив специальности на железнодорожном транспорте, для себя я выделила профессию дежурного по станции.

Дежурный по железнодорожной станции

Дежурный по железнодорожной станции — сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также маневровыми передвижениями в пределах одного раздельного пункта сети железных дорог.

Обязанности дежурного по железнодорожной станции

- руководит движением поездов на станции или в пределах закрепленного района управления;
- обеспечивает безопасность движения;
- обеспечивает выполнение графика движения;
- выполняет маневровую работу в соответствии с требованиями нормативных документов, техническо-распорядительным актом и технологическим процессом работы станции;
- оценивает поездную обстановку и фактическое положение на станции, принимает оптимальные решения по организации движения поездов и маневровой работы с учетом сложившейся ситуации;
- выполняет операции по приготовлению маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых работ или дает распоряжения на приготовление маршрутов работникам исполнительных постов.
- контролирует правильность выполнения отданных распоряжений по показаниям приборов управления или докладам исполнителей;
- контролирует закрепление составов и вагонов на путях станции тормозными устройствами порядком и по нормам, установленным техническо-распорядительным актом станции.
- предъявляет составы к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру, контролирует их готовность;
- выполняет распоряжения поездного диспетчера по вопросам организации движения поездов, ведет переговоры с дежурными соседних станций, машинистами локомотивов и других подвижных единиц в пределах станции и примыкающих перегонов;
- оформляет и выдает предупреждения, разрешения; передает приказы на прием и отправление поездов; ведет поездную и другую документацию;
- получает (вводит) поездную и оперативную информацию из дорожной автоматизированной системы оперативного управления перевозками;
- обеспечивает выполнение сменного плана работы станции, приказов, распоряжений и указаний ОАО «РЖД», железной дороги, отделения железной дороги по организации движения поездов и маневровой работы, безопасности движения, правил по охране труда;
- осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе;
- контролирует соблюдение трудовой и технологической дисциплины.

Дежурный по железнодорожной станции должен знать:

Технологический процесс работы станции, график движения поездов, план формирования поездов, принцип работы устройств СЦБ и связи, правила и инструкции по технической эксплуатации железных дорог, обеспечению безопасности движения поездов.

Профессионально важные качества:

- хорошие зрение и слух;
- устойчивая нервная система;
- большой объем памяти;
- быстрая реакция;
- аналитические способности;
- четкая дикция;
- высокое чувство ответственности.

Пути самосовершенствования:

Саморазвитие и самосовершенствование — неотъемлемая часть жизни любого человека, которые не желает оставаться на месте, а стремиться быть лучше, идти вперед, позвать новое, ставить перед собой еще большие задачи и достигать невероятных высот. Развитие — это основа жизни. Нельзя достигнуть чего-то большего, если сегодня быть таким же, как и вчера.

В техникуме я веду очень активную общественную и творческую жизнь: участвую в различных конкурсах, мероприятиях и научно-практических конференциях.

«Доброта спасет мир», под таким девизом прошел в Уфимском техникуме железнодорожного транспорта Конкурс чтецов, посвященный Году Добровольца (волонтера) в России. Результат - III место.



Также принимаю активное участие в волонтерском движении. 29 мая мы - волонтеры оказали большую помощь в организации грандиозного, яркого, красочного, праздничного мероприятия, посвященного Дню защиты детей. Мероприятие для детей и подростков с ограниченными возможностями здоровья проходило в Национальном молодежном театре РБ имени Мустая Карима.



Приняла участие во всероссийской Олимпиаде по истории



Я – будущий железнодорожник горжусь этим. Хочу быть хорошим специалистом в сфере безопасности движения поездов. Могу с гордостью сказать, что ни дня не пожалела о

своем решении в выборе профессии и горжусь тем, что учусь в Уфимском техникуме железнодорожного транспорта УФИПС – филиал СамГУПС.

Развитие железнодорожной магистрали России сегодня и внедрение инновационных технологий на транспорте – это неотъемлемый процесс глобализации, который неумолимо движется на нас в настоящее время.

А моя профессия актуальна сегодня как никогда. Закончить свой проект о моей будущей специальности хотелось бы словами из песни:

Сейчас, в стремительное время,
В эпоху новых скоростей,
Ничуть не меньше стало бремя
Надежных рельсовых путей.
Так пусть страна в составах скорых
Летит на свет грядущих лет,
И пусть в глазах у семафоров
Всегда горит зеленый свет!

Список литературы

1. Сайт СамГУПС. – URL : https://www.samgups.ru/about/struktura_universiteta/filialy/spo/ufa_tehnikum/. – Текст : электронный.
2. Сайт ОАО «РЖД». – URL : https://old-www.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5749&id=405
1. . – Текст : электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Володченко С.Ю.

Научный руководитель: Теренина А.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Брянске, г. Брянск, Россия*

В данной статье мне хочется изложить суть профессии дежурного по станции. Об этой профессии я начала узнавать более подробно после поступления в железнодорожный колледж, где в предметах, которые нам преподают, рассказываются основные принципы организации работы железнодорожного транспорта.

Дежурный по станции - это профессия, которая является одной из самых важных на железной дороге. От него зависит безопасность перевозки пассажиров, своевременная доставка грузов в пункт назначения, четкая организация выполнения маневровой работы и многие другие виды работ, которые он беспрепятственно обеспечивает, находясь на посту электрической централизации. Также он осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе; контролирует соблюдение ими трудовой и технологической дисциплины. От качественного выполнения дежурным по станции своих обязанностей зависят жизни людей и сохранность перевозимых грузов. Человек, занимающий данную должность, единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов по железнодорожной станции и контролем поездов на прилегающих к станции перегонов. На рабочем месте у дежурного по станции есть несколько видов инструкций, с которыми он сверяется в процессе выполнения должностных обязанностей.

Работа железнодорожного транспорта имеет свою специфику. Все составные части этого сложного многоотраслевого хозяйства должны работать в четком взаимодействии между собой. Любое малейшее нарушение какого-либо элемента транспортного средства немедленно отражается на перевозочном процессе и может привести к крушению поезда.

Основной линейной производственной единицей дирекции управления движением является станция. Станция - отдельный пункт, на котором производятся определенные операции:

- технические операции: прием, отправление, пропуск поездов, расформирование-формирование составов, технический осмотр вагонов и устранение неисправностей и т.п;
- грузовые операции: погрузка, выгрузка, перегрузка грузов, сортировка мелких отправок и контейнеров.
- коммерческие операции: прием, взвешивание, хранение и выдача грузов, оформление перевозочных документов, взимание провозных платежей, обеспечение сохранности грузов, находящихся на станции;
- пассажирские операции: организация посадки - высадки пассажиров, прием, хранение, погрузка и выгрузка багажа, продажа пассажирских билетов.

Также следует знать, что на должность дежурного по станции (ДСП) назначают лиц в возрасте не моложе 18 лет. Эту должность имеют право занимать лица, имеющие среднее или высшее профессиональное (техническое) образование по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам). Перед назначением все работники, в том числе и дежурный по станции, должны пройти медицинское освидетельствование и выдержать испытания в знании Правил технической эксплуатации, Инструкции по движению и маневровой работе, Инструкции по сигнализации на железных дорогах РФ, должностных инструкций, Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта.

Автоматизированное рабочее место (АРМ)

На посту электрической централизации, т.е. непосредственно на рабочем месте дежурного по станции устанавливается АРМ ДСП (рис. 1.), который является абонентом автоматизированной системы диспетчерского контроля АСДК.



Рис. 1. АРМ ДСП.

АРМ ДСП предназначен для решения задач, связанных с технологическим процессом проводимых оперативным персоналом работ, приема, отображения и хранения информации о поездном положении на контролируемых станциях, идентификации и отслеживания подвижных единиц, оповещения людей, работающих на путях. АРМ ДСП включает ряд функций для обеспечения работы с:

- АСОУП (автоматизированная система оперативного управления перевозками);
- САО (система автоматического оповещения).

Также, АРМ ДСП имеет значительное количество других сервисных и настроечных функций.

Основная документация на рабочем месте дежурного по станции:

- Журнал движения поездов (формы ДУ-2) – основной документ для регистрации прибытия, отправления и проследования поездов.
- Журнал диспетчерских распоряжений (форма ДУ-58) ведут поездной диспетчер и по той же форме лично дежурный по станции или оператор.
- Журнал поездных телефонограмм (форма ДУ-47) дежурный по станции ведет в тех случаях, когда движение поездов происходит по телефонным средствам связи.
- Книга для записи предупреждений на поезда (форма ДУ-60) предназначена для регистрации всех заявок на выдачу предупреждений (телеграмм, телефонограмм, письменных и др.), а также извещений об отмене предупреждений.
- Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46) служит для регистрации установленным порядком результатов периодических осмотров, проверок устройств СЦБ, записи обнаруженных неисправностей, а также удостоверения нормальной работы устройств после устранения повреждений.

ДСП обязан также твердо знать порядок заполнения установленных письменных документов, вручаемых в некоторых случаях машинистам ведущих локомотивов отправляющихся со станции поездов.

Должностные обязанности дежурного по станции:

В должностные обязанности дежурного по станции входит следующее:

- руководство движением поездов на станции или в пределах закрепленного района управления, обеспечивает безопасность движения, выполнение графика движения и маневровую работу в соответствии с требованиями, установленными должностными инструкциями;
- оценивание поездной обстановки и фактическое положение на станции;
- выполнение операций по приготовлению маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений с пульта управления устройствами электрической централизации;
- контролирование правильности выполнения отданных распоряжений по показаниям приборов управления или докладам исполнителей;
- предъявление составов к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру, контролирует их готовность;
- выполнение распоряжений поездного диспетчера по вопросам организации движения поездов;
- оформление и выдача предупреждений, разрешений; передача приказов на прием и отправление поездов;
- ведение поездной и другой документации;
- получение поездной и оперативной информации из дорожной автоматизированной системы оперативного управления перевозками (АСОУП);
- обеспечение выполнения сменного плана работы станции, приказов, распоряжений и указаний руководства железной дороги;
- осуществление оперативного руководства подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе;
- контролирование соблюдения ими трудовой и технологической дисциплины.

Обязанности дежурного по станции при приёме дежурства

Перед вступлением на дежурство дежурный по станции обязан:

- ознакомиться с планом предстоящей работы, имеющимися указаниями и распоряжениями по приему, отправлению поездов и производству маневров; наличием, состоянием (груженный, порожний, неисправный) и расположением подвижного состава на приемо-отправочных путях и его закреплением в соответствии с технико-распорядительным актом (ТРА) станции; положением (свободностью или занятостью) прилегающих к станции перегонов;

– убедиться в исправности приборов управления устройствами СЦБ и связи, наличии на них пломб, а также в исправности стрелочных переводов;

– проверить наличие на рабочем месте и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря;

– ознакомиться с записями в Журнале диспетчерских распоряжений, Журнале движения поездов, книге предупреждений, Журнале поездных телефонограмм, Журнале осмотра и других книгах и Журналах по вопросам движения поездов, которые ведутся дежурным по станции.

Обязанности дежурного по станции при сдаче дежурства

При сдаче дежурства ДСП должен всесторонне ознакомить вступающего на работу дежурного с обстановкой на станции, прилегающих перегонах и с первоочередными заданиями.

Перед сдачей дежурства ДСП должен:

– обеспечить расстановку подвижного состава на путях в соответствии с их специализацией;

– освободить (если это возможно) приемоотправочные пути, временно занятые подвижным составом;

– обеспечить выполнение заданий начальника станции, поездного диспетчера и других руководителей по формированию поездов для своевременного их отправления вступающей сменой, по подаче вагонов под погрузку и выгрузку и др.

Запрещено сдавать дежурство, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет или не отправится со станции. Расписываться в Журнале движения о сдаче дежурства ДСП должен лишь после того, как вступающий на работу ДСП расписется в приеме дежурства.

В моем понимании, дежурный по станции является одним из самых важных людей на железной дороге и играет значительную роль в соблюдении порядка на станции. На самом деле, эта профессия на столько же интересна, на сколько и важна. Поэтому мне и захотелось отучиться именно по этой специальности, чтобы в будущем, работая дежурным по станции, я ежедневно убеждалась в правильности своего выбора. Работая над этой статьей, я еще раз убедилась в своих планах на будущее, связанные с должностью дежурного по станции.

Список литературы

1. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17 - ФЗ от 10.01.2003. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

2. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ от 10.01.2003. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

3. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. Москва : Большая Российская Энциклопедия, 1994. – Текст : непосредственный.

4. Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом. Москва : Издательский дом «Право и государство», 2003. – Текст : непосредственный.

ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ - ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Гапеева А.М.

Научный руководитель: Пешеходько Е.Н.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Брянске, г. Брянск, Россия*

Железные дороги занимают огромное место в жизни России. Появившись в 1837 году, с первой линии Царское Село – Санкт-Петербург, железные дороги стали главным видом грузового и пассажирского транспорта. В настоящее время Российские железные дороги, управляемые ОАО «РЖД», делятся на 17 дорог-филиалов, общей протяженностью

86,151 тысяч км. По общей протяженности железных дорог Россия уступает многим странам мира. На нас приходится около 12% мировых железных дорог. Однако перевозки у нас интенсивнее, чем где бы то ни было. ОАО «РЖД» выполняет 50% объема мировых грузоперевозок по железной дороге.

Все составные части этого сложного многоотраслевого хозяйства должны работать в четком взаимодействии между собой. Малейшее нарушение какого-либо элемента транспортного конвейера немедленно отражается на перевозочном процессе и через него влияет на хозяйственную жизнь страны. В структуре управления железнодорожным транспортом особое место занимает Дирекция управления движением. Эта служба организует движение поездов и работу локомотивов, эффективное использование вагонов, перегонных и станционных путей, устройств сигнализации, связи, вычислительной техники и др. В процессе руководства перевозочным процессом Дирекция управления движением объединяет и координирует работу других служб. Специалисты хозяйства перевозок наряду со знанием техники, экономики железнодорожного транспорта и теоретических основ эксплуатации должны обладать организационными навыками и волевыми качествами, быть инициативными, уметь быстро и правильно оценив обстановку, принять необходимые решения и организовать их выполнение.

Основной линейной производственной единицей дирекции управления движением является железнодорожная станция. Железнодорожная станция - раздельный пункт, имеющий путевое развитие и устройства, на котором производятся определенные технические, грузовые, коммерческие и пассажирские операции. Технические операции: прием, отправление, пропуск поездов, расформирование-формирование составов, прицепка вагонов к проходящим поездам или локомотивам, или отцепка, технический осмотр вагонов и устранение неисправностей, смена локомотивов и локомотивных бригад у транзитных поездов, ремонт вагонов и экипировка локомотивов, очистка, промывка, дезинфекция вагонов.

Грузовые операции: погрузка, выгрузка, перегрузка грузов, сортировка мелких отправок и контейнеров.

Коммерческие операции: прием, взвешивание, хранение и выдача грузов, оформление перевозочных документов, взимание провозных платежей, пломбирование вагонов, обеспечение сохранности грузов, находящихся на станции, осмотр прибывающих и отправляемых составов в коммерческом отношении.

Пассажирские операции: организация посадки - высадки пассажиров, прием, хранение, выдача багажа и ручной клади, погрузка и выгрузка багажа и ручной клади, продажа пассажирских билетов.

Дежурный по станции (ДСП) — это ответственный работник службы движения, распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также маневровыми передвижениями в пределах одного раздельного пункта. В распоряжении дежурного по станции находятся локомотивы, вагоны, постоянные устройства пути, сигнализации, связи. Он является единственным полномочным командиром смены. В его подчинении находится дежурный штат станции. Все работники смены подчинены дежурному по станции и обязаны беспрекословно выполнять все его распоряжения. Дежурный по станции должен организовать работу так, чтобы обеспечить четкое и своевременное выполнения плана перевозок.

Дежурный по железнодорожной станции должен знать:

- Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в актуальной редакции;
- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- постановления, распоряжения, приказы и указания вышестоящих организаций, методические, нормативные и другие руководящие материалы, регламентирующие работу железнодорожной станции;

- положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- технико-распорядительные акты, технологический процесс работы станции;
- правила технической эксплуатации железных дорог;
- инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах;
- инструкцию по сигнализации на железных дорогах;
- инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки;
- инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ;
- правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам;
- принципы устройств работы сигнализации, централизации, блокировки, связи;
- график движения поездов, план формирования поездов, правила перевозок грузов;
- основы экономики, организации труда, производства и управления;
- положение о рабочем времени и времени отдыха работников железнодорожного транспорта;
- основы трудового законодательства;
- правила внутреннего трудового распорядка;
- правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.

Дежурный по железнодорожной станции исполняет следующие обязанности (далее - ДСП):

1. Руководит движением поездов на станции или в пределах закрепленного района управления, обеспечивает безопасность движения, выполнение графика движения и маневровую работу в соответствии с требованиями, установленными инструкциями и правилами, технико-распорядительным актом и технологическим процессом работы станции.

2. Оценивает поездную обстановку и фактическое положение на станции, принимает оптимальные решения по организации движения поездов и маневровой работы с учетом сложившейся ситуации.

3. Выполняет операции по приготовлению маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений с пульта управления устройствами электрической централизации стрелок или сигналов или дает распоряжения на приготовление маршрутов работникам исполнительных постов.

4. Контролирует правильность выполнения отданных распоряжений по показаниям приборов управления или докладам исполнителей; закрепление составов и вагонов на путях станции тормозными устройствами в порядке и по нормам, установленным технико-распорядительным актом станции.

5. Предъявляет составы к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру, контролирует их готовность.

6. Выполняет распоряжения поездного диспетчера по вопросам организации движения поездов, ведет переговоры с дежурными соседних станций, машинистами локомотивов и других подвижных единиц в пределах станции и примыкающих к ней перегонов.

7. Оформляет и выдает предупреждения, разрешения.

8. Передает приказы на прием и отправление поездов.

9. Ведет поездную и другую документацию.

10. Получает (вводит) поездную и оперативную информацию из дорожной автоматизированной системы оперативного управления перевозками.

11. Обеспечивает выполнение сменного плана работы станции, приказов, распоряжений и указаний вышестоящих органов железной дороги, отделения железной

дороги по организации движения поездов и маневровой работы, безопасности движения, правил по охране труда и технике безопасности.

12. Осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе.

13. Контролирует соблюдение подчиненными работниками трудовой и технологической дисциплины.

Категорически запрещается отвлекать дежурного по железнодорожной станции в период приготовления им маршрута приёма, отправления или проследования поезда, так как это может образовать угрозу безопасности движения поездов либо нести серьёзные последствия (срыв графика движения поездов и т.д.). Дежурный по железнодорожной станции имеет право отстранить от работы подчиненного, если его оставление на дежурстве угрожает безопасности движения или влечет за собой срыв всей работы. ДСП несет полную ответственность за техническую работу станции и прежде всего за безопасность движения, выполнение графика и плана формирования, качество использования вверенных ему ресурсов. Качественная работа дежурного по железнодорожной станции - одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте - залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Однако, только знание правил и технических документов не позволит дежурному по железнодорожной станции стать полноценным командиром, он должен знать работников своей смены, должен иметь навыки командования, должен научиться искусству организации, давать работникам четкие и ясные приказы, бдительно следить за их работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и вовремя исправлять допущенные ошибки. Все знания и опыт дежурный должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования, все это в строгом соответствии и не в ущерб безопасности движения - главному закону транспорта.

На рабочем месте ДСП есть служебная документация такая, например, как:

- Журнал движения поездов (ДУ-2, ДУ-3);
- Журнал диспетчерских распоряжений (ДУ-58);
- Журнал поездных телеграмм (ДУ-47);
- Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи (ДУ-46);
- Книга для записи предупреждений (ДУ-60);
- бланки путевых записок, разрешений и предупреждений, таблица зависимостей стрелок и сигналов.

Для переговоров ДСП о движении поездов на рабочих местах имеются телефонные аппараты междатранспортной и диспетчерской связи.

ДСП работает в условиях постоянно изменяющейся обстановки на станции и прилегающих к ней перегонах. Непрерывное наблюдение за передвижением подвижного состава по станции, управление поездной и маневровой работой вызывают большую нагрузку зрения, слуха, голоса и памяти. Шумы от внешних условий влияют на работоспособность ДСП, поэтому их помещение изолировано от шума.

Для того чтобы дежурный по железнодорожной станции мог беспрепятственно выполнять свою работу, для него оборудуют пост электрической централизации. Пост электрической централизации — это помещение, в котором находится все оборудование для управления движением поездов. Главным рабочим инструментом дежурного по станции является пульт-табло (рис. 1), предназначенное для управления устройствами СЦБ. Также пост ЭЦ оборудуется устройствами связи с поездным диспетчером, поездами и работниками на станции, микрофоном громкоговорящей связи. На посту ЭЦ, помимо рабочего места ДСП, могут находиться рабочие места начальника станции, электромеханика СЦБ, пункт обогрева и приема пищи для составителей поездов и других работников, чье место работы находится на открытом воздухе, учебные помещения для студентов и практикантов, а также релейное помещение и мастерские для работы электромеханика.



Рис. 1 Место работы дежурного по железнодорожной станции оборудовано пультом-манипулятором и выносным пультом-табло

Качественная работа дежурного по железнодорожной станции - одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте - залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Благодаря дежурным по железнодорожной станции поезда идут строго по расписанию без сбоев и происшествий. Люди и грузы благополучно прибывают к месту назначения, не задумываясь, с чьей помощью был проложен маршрут.

И закончить мою статью хотелось бы на поэтической ноте о важности выбранной профессии:

На «железке» в жизни её бурной,
Средь профессии значимости всей,
Числится на станции дежурный
С тонкою спецификой своей.

Кажется, взглянул на пульт - и сразу
Оценил: работа эта - рай :
Выполняй диспетчера приказы
И сиди на кнопки нажимай.

Но, однако, снова всё и снова
У дежурных дел невпроворот:
То случилось что-то с маневровым,
То на «минус» стрелка не идёт.

Вот с негабаритным неувязка,
За пределы вышел груз чуть-чуть.
Вот с ВМ вагон. Не без опаски
На отдельный выставлен он путь.

Временно замедлено движение,
И манёврам быть запрещено.
И опять дежурный в напряжении -
На участке действует «ОКНО».

Каждый шаг в делах его размечен,
К каждой ситуации готов.
Ведь дежурный призван обеспечить
Безопасный пропуск поездов.

Мчатся грузовые на «зелёный»,
Скорые врезаются во тьму.
Молодых, отчаянных, влюбленных
Сотни жизней вверили ему.

Чётко, умно слаженно, красиво
Пронести дежурство, каково!
Он - второй ДС, и в коллективе
Все равнение держат на него!

Список литературы

1. Соколов В.Н. Общий курс железных дорог: учебник Москва : Альянс, 2016. – Текст : непосредственный.
2. Приказ Министерства образования и науки РФ от 22.04.2014 № 376 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)». – Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. Распоряжение ОАО «РЖД» от 10.12.2018 № 2644-р «Об утверждении Инструкции по охране труда для дежурного по железнодорожной станции ОАО «РЖД». – Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.
4. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (с приложениями №№1-10). Утверждены Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 в редакции Приказа Минтранса России от 09.02.2018 № 54. - Екатеринбург: УралЮрИздат, 2018. – 600 с. – Текст : непосредственный.
5. Федеральный закон от 10.01.2003 N 17 -ФЗ «О Федеральном железнодорожном транспорте» с изменениями на 26 июля 2019 года. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
6. Сочинение «Моя профессия – дежурный по станции»- <https://dvgups.ru/images/main/files/News/30-06-2020-2.pdf>. – Текст : электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПРИЕМОСДАТЧИК ГРУЗА И БАГАЖА

Осадчая Е.Т.

Научный руководитель: Мазур И.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Брянске, г. Брянск, Россия*

Наличие квалифицированных, технически грамотных кадров – это непереносимое условие устойчивой работы всех структурных подразделений железных дорог, залог обеспечения безопасности движения поездов.

В.И. Старостенко

В жизни каждого человека рано или поздно возникает вопрос: кем стать и куда пойти учиться? Выбор профессии часто определяет в дальнейшем весь жизненный путь человека. В

настоящее время насчитывается более 40 000 профессий, при этом некоторые виды исчезают, а вместо них появляются новые.

В своей статье я хочу рассказать о профессии приемосдатчика груза и багажа. Об этой профессии я узнала во время учебы. Я настолько сильно прониклась этой профессией, она так запала мне в душу, что я мечтаю в дальнейшем, после окончания колледжа стать приемосдатчиком. Конечно, у меня нет опыта работы, но ознакомившись с обязанностями приемосдатчика, я думаю, что у меня все получится. В своем проекте я хочу поделиться с вами знаниями, полученными на учебной практике.

Российские железные дороги являются ключевыми, а в некоторых случаях предоставляют единственную возможность для перевозки грузов и передвижения пассажиров. Приемосдатчик груза и багажа принимает непосредственное участие во взаимоотношениях с пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями на стадии выполнения грузовых и коммерческих операций на начальном и конечном этапах перевозочного процесса. От четкого и правильного выполнения приемосдатчиком обязанностей зависит успех обеспечения своевременной и сохранной доставки груза. Приемосдатчик выполняет операции по приему к перевозке, погрузке, выгрузке, хранению и выдаче груза на станции. У приемосдатчика груза и багажа на железнодорожном транспорте имеется должностная инструкция. Вся взаимосвязь между работником и работодателем строится отчасти на ней. Отчасти, потому что в основе отношений находится несколько документов – договор, гражданский и трудовой кодексы, должностная инструкция. В последнем документе содержатся все сведения, которые нужны в процессе работы сотруднику. Инструкция предоставляется работнику при трудоустройстве, составляет ее и утверждает непосредственный руководитель.

На должность приемосдатчика назначаются лица не моложе 18 лет, годные к этой работе по состоянию здоровья. К самостоятельной работе допускаются приемосдатчики, прошедшие профессиональное обучение.



Рис. 1. Рабочее место приемосдатчика

Рабочее место приемосдатчика в условиях функционирования АСУ должно включать комплекс технического, информационного и программного обеспечения, предназначенного для взаимодействия человека и ЭВМ при осуществлении технологического процесса. АРМ оснащается видеотерминалами или персональными ЭВМ для регистрации ввода информации и получения данных; автоматическими печатающими устройствами для заполнения документов различных форм, средствами связи с системами управления других уровней.

Информационное обеспечение АРМ формируется на основе сведений о грузах и вагонах, поступающих из других подсистем, в частности с соседних сортировочных станций,

и вводимых непосредственно на рабочих местах. В рамках АРМ приемосдатчика осуществляются следующие операции:

- учет грузов при приеме, погрузке, отправлении;
- учет грузов при выгрузке и выдаче;
- ведение Книги пломбировки вагонов и передачи перевозочных документов в товарную контору;
- составление вагонного листа с выдачей на печать перечисленных учетных форм и документов.

Приемосдатчик обязан знать следующие нормативные документы:

- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Устав железных дорог, Правила перевозок грузов и Технические условия погрузки и крепления грузов;
- Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам;
- Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и Инструкцию по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации;
- Правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте;
- Правила коммерческого осмотра поездов и вагонов;
- Правила техники безопасности и производственной санитарии при погрузочно-разгрузочных работах на железнодорожном транспорте;
- Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозках по железным дорогам;
- Положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации и др.

Основные обязанности приемосдатчика:

- прием грузов в вагонах (контейнерах) к перевозке на железнодорожных станциях отправления;
- выдача грузов из вагонов (контейнеров) на станциях назначения;
- прием и передача вагонов (контейнеров) при перевозке грузов в прямом смешанном и международных сообщениях;
- сортировка мелких контейнерных отправок в пути следования;
- организация хранения грузов и учета его на местах общего пользования;
- определение массы перевозимых грузов на железнодорожных станциях отправления и назначения, а также в пути следования;
- организация учета и передачи грузов, вагонов, контейнеров;
- оформление перевозочных документов и контроль за правильностью их оформления; оформление вагонных листов при приеме и выдачи вагонов;
- оформление актов общей формы, рапортов на составления коммерческих актов, самих коммерческих актов;
- оформление документов, связанных с ведением станционной коммерческой отчетности;
- проведение коммерческого осмотра вагонов в поездах или вагонов, подаваемых под погрузку;
- организация розыска грузов;
- составление и рассмотрение материалов расследования по несохранным перевозкам;
- обеспечение контроля за соблюдением грузоотправителями и грузополучателями требований по обеспечению сохранности вагонного парка при погрузочно-разгрузочных работах на местах общего пользования.

Обязанности приемосдатчика при приёме дежурства

Приемосдатчик груза и багажа в ОАО «РЖД» при приемке дежурства должен выполнить несколько действий:

- узнать, что происходит на вверенном ему участке, убедиться в наличии и сохранности контейнеров, вагонов и грузов. В случае необходимости осуществляется приемка штучных и тарных типов грузов, которые находятся на складах или пунктах сортировки, от приемосдатчика, который закрывает смену;
- осуществить проверку расстановки вагонов на путях и их исправности;
- осуществить приемку от сдающего смену всех документов для перевозки, проверить соответствие грузов, наличие пломб;
- осуществить проверку работоспособности весов, материалов для проведения маркировки и пломбировки грузов, различного инвентаря;
- составить план работы на вверенном ему участке, подготавливает места для того, чтобы складировать грузы;

Кроме того, перед дежурством работник обязан осуществить проверку состояния противопожарной безопасности во всех складских помещениях. В учетных документах проставляется дата, время, отметка «Смену принял» и подпись.

Обязанности приемосдатчика при сдаче дежурства

При сдаче дежурства приемосдатчик должен доложить непосредственному руководителю о выполненной работе и представить письменные отчетные данные. Сдать приемосдатчику, вступающему на дежурство смены, перевозочные документы, пломбировочные приспособления, а также Книги пломбирования вагонов и контейнеров, перевески грузов на вагонных весах, приема грузов к отправлению, выгрузки грузов и другие учетные документы. Приемосдатчик обязан правильно и аккуратно заполнять учетные книги, железнодорожные накладные, вагонные листы, памятки и другие документы, ведение которых входит в его обязанность. Порядок выполнения операций при наличии автоматизированного рабочего места (АРМ) устанавливается технологическим процессом работы станции и документацией по эксплуатации АРМ приемосдатчика.

Действия приемосдатчика при приеме груза к отправлению

Принимая груз к перевозке, приемосдатчик обязан потребовать от отправителя накладную или комплект перевозочных документов с визой, разрешение начальника станции. При обнаружении расхождений между данными, указанными в накладной, и фактически предъявляемым к перевозке грузом или других нарушений правил ее заполнения, а также при предъявлении накладной с пометками и подчистками приемосдатчик обязан потребовать от грузоотправителя ее переоформления в установленном порядке. Приступая к погрузке на местах общего пользования, приемосдатчик, учитывая свойства груза и характеристику подвижного состава, поданного под погрузку, должен наметить порядок загрузки груза и размещение его в вагоне. При этом он должен применять наиболее рациональные способы загрузки, позволяющие лучше использовать грузоподъемность и вместимость вагонов, обеспечивающие вместе с тем сохранность груза при перевозке, безопасность движения поездов и исключаящие возможность повреждения вагонов при погрузке, в процессе перевозки, а также затруднения при сортировке и выгрузке грузов. В крытом вагоне грузы должны располагаться так, чтобы обеспечивалось свободное открывание дверей вагона для выгрузки с обеих сторон. Для пломбирования вагонов и контейнеров приемосдатчик обязан использовать ЗПУ, удовлетворяющие требованиям Правил. Каждый случай пломбирования вагонов и контейнеров должен регистрироваться приемосдатчиком (специально выделенным работником станции) в Книге пломбирования вагонов и контейнеров (форма ГУ-37) в порядке очередности пломбирования, а при применении пломб-запоров - с учетом соответствующей инструкции. На каждый погруженный вагон после окончания погрузки и визуального осмотра и после опломбирования приемосдатчик должен заполнить вагонный лист установленной формы. Вагонный лист заполняется в соответствии с Инструкцией по ведению станционной

коммерческой отчетности. Принятые к перевозке грузы приемосдатчик обязан записать в Книгу приема грузов к отправлению (форма ГУ-34).

Осмотр вагонов в коммерческом отношении

Перед началом погрузки грузов средствами железной дороги на местах общего пользования приемосдатчик обязан проверить по книге ВУ-14 или в установленном на станции порядке, произведен ли технический осмотр вагона. Если приемосдатчик обнаружит у поданного под погрузку вагона какие-либо технические неисправности или повреждения, он не должен приступать к погрузке до устранения их работниками вагонного хозяйства.

Независимо от технического осмотра приемосдатчик перед погрузкой должен убедиться в пригодности вагона в коммерческом отношении, проверив:

а) качество очистки вагона и отсутствие в нем постороннего запаха, масляных пятен и других загрязнений, которые могут испортить груз, отсутствие наружных заделок в обшивке стен (кроме металлических заделок, выполненных в деповских условиях), в полу вагона и не заделанных конструктивных отверстий в направляющих желобах дверей;

б) надежность закрытия боковых и дверных люков, а также убедиться в надежной заварке потолочных люков по периметру или крепления согласно разделу 3 Технических условий;

в) отсутствие видимых щелей, торчащих внутри вагона, в стенах или в полу гвоздей и болтов, которые могут привести к порче или утрате груза в пути следования;

г) правильность закрепления на болт колпачка типовой печной разделки;

д) исправность запорных устройств для наложения ЗПУ (пломб и пломб-запоров).

Перед началом погрузки грузов, требующих оборудования вагона в противопожарном отношении в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, приемосдатчик после выполнения работниками вагонного хозяйства указанных работ должен вторично осмотреть вагон изнутри при закрытых дверях и люках.

При обнаружении коммерческих неисправностей приемосдатчик должен принять меры к их устранению до начала погрузки груза в вагон.

Действия приемосдатчика при выгрузке груза

Прибывшие грузы выгружают по вагонным листам или накладным, которые доставляют в пункты выгрузки до подачи вагонов или одновременно с подачей в порядке, устанавливаемом начальником станции.

Выгрузка грузов на местах общего пользования средствами дороги, их складирование и выдача грузополучателям производится под руководством приемосдатчика.

Указанные операции должны выполняться без нарушения нормальной работы устройств электроснабжения (опор контактной сети и воздушных линий, оттяжек и фундаментов опор, прожекторных мачт, проводов воздушных линий, кабелей, освещения, трансформаторных подстанций, пунктов обогрева вагонов и др. устройств).

Не допускается складирование груза ближе 2 м к опорам контактной сети, воздушных линий, прожекторным мачтам и ближе 4 м к проводам воздушных линий.

На местах необщего пользования груз выгружается в присутствии приемосдатчика в тех случаях, когда на железную дорогу возложена проверка груза. В остальных случаях грузополучатель выгружает груз без участия приемосдатчика. Аналогично выгружаются грузы средствами грузополучателя на местах общего пользования.

Приемосдатчик обязан потребовать от грузополучателя в порядке, установленном начальником станции, сдачу дороге прибывших вместе с грузом хлебных и овощных щитов, решеток для перевозки скота, а также предоставленных железной дорогой печей, труб, поддонов, стяжек, стропов и других съемных перевозочных приспособлений. Принимая эти приспособления, приемосдатчик проверяет их исправность.

При обнаружении повреждений перевозочных приспособлений и поддонов приемосдатчик обязан составить об этом акт общей формы и сообщить своему непосредственному руководителю.

Пакетированные грузы приемосдатчик выдает получателю с мест общего пользования по счету числа пакетов без их расформирования.

Средства пакетирования, принадлежащие железной дороге, приемосдатчик выдает грузополучателю вместе с грузом. На обменные поддоны приемосдатчик оформляет наряд на выдачу и возврат поддонов (форма ГУ-10).

О разгруженных вагонах и контейнерах иностранных железных дорог, а также разного рода специального подвижного состава, подлежащего возврату, приемосдатчик должен дать справку в товарную контору для составления документов на возврат этих вагонов (контейнеров).

Заключение

Лично я считаю, что приемосдатчик не только нужная профессия, но и единственно правильный путь в развитии моей будущей жизни. Ведь человеку не столь важно, насколько перспективна его работа, а только то, насколько она ему нравится, чтобы не дай Бог, не завязнуть в пучине рутинных и однообразных дней. В будущем я не представляю себя кем-либо иным, кроме как приемосдатчиком. Я сделала свой выбор и считаю его единственно верным.

При выполнении данного проекта я утвердилась в своих силах, изучила очень много дополнительной информации. Исследовательская работа над статьей заставила меня задуматься о дальнейшей своей судьбе. Мысль о том, что я могу не поступить в институт, побудила меня относиться более ответственно к учебе.

Я уверена, что смогу правильнее сориентироваться в применении своих сил, в поиске того главного дела, без которого не смогу стать счастливой. Человек может пользоваться известностью и уважением, но не получать истинного удовольствия от выбранной им профессии. Я уверена, что смогу достичь того результата, который запланировала на будущее.

Список литературы

1. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17 - ФЗ от 10.01.2003. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
2. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ от 10.01.2003. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. Москва : Большая Российская Энциклопедия, 1994. – Текст : непосредственный.
4. Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом. Москва : Издательский дом «Право и государство», 2003. – Текст : непосредственный.
5. Типовой технологический процесс работы грузовой станции. Москва : Транспорт, 2012. – Текст : непосредственный.
6. Типовой технологический процесс работы грузовой станции в условиях функционирования автоматизированной системы управления. Москва : ИПЦ «Глобус», 2015. – Текст : непосредственный.
7. Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД» . : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 15.02.2005 г. № 198р. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Ерлан Назерке

Научный руководитель: Жарылгасинова Ж.Г.

КГКП «Электротехнический колледж» в г. Семей,

г. Семей, Восточно - Казахстанская область, Республика Казахстан

Железная дорога - двигатель экономики. Труд машинистов, которые днем и ночью делают большие дела на благо страны, стали примером для кого бы то ни было.

При своевременной и правильной доставке различных грузов, прибывающих и перевозимых из всех стран мира через страну и соседнее государство, деятельность железнодорожников очень масштабная и важная. Трудно переоценить значение и статус обязанностей машинистов, управляющих тепловозами, которые буксируют многотысячные грузовые составы поездов.

Еще в школе я мечтала взять поезд на буксир и управлять паровым двигателем, который двигался. Вот и сбылась моя мечта: в 2020 году я поступила в «Электротехнический колледж» на специальность «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте».

Профессия - это то, что каждый человек любит и с удовольствием делает, его будущее завтра. Каждый человек должен смотреть на свою профессию, потому что выбор профессии требует большой ответственности.

В будущем я хочу быть железнодорожником. А именно поступить после окончания колледжа в технический университет, который находится как можно ближе к моему месту жительства. Данная профессия очень актуальна в наши дни, так как наше государство развивает железнодорожные пути и транспортные связи с другими странами. К тому же человек в этой сфере работает не на частное лицо, а на государство, что даёт некоторые плюсы. Например, различные льготы, высокая заработная плата, нет риска потери работы. Этот вид деятельности будет всегда необходим, потому что на железной дороге строится часть экономики нашей родины.

Считаю, работа на железнодорожном транспорте очень стрессовая, опасная и напряженная, как для рабочих на путях, так и для тех, кто в кабинетах управляет движением. Идти работать в эту отрасль надо только по призванию, понимая свою ответственность за безопасность людей.

В обязанности железнодорожников — машинистов локомотива и проводников входит обеспечение безопасности и комфорта пассажирам, поддержания подвижного состава в чистоте, соблюдение графика и точное следование по заданному пути, путевого обходчика — регулярный осмотр железнодорожных путей, так как он отвечает за их состояние, поездного диспетчера — координация движения поездов в границах определённого участка. Но, какие бы обязанности не выполнял каждый железнодорожник, он прилагает все усилия, для безопасности перевозок и соблюдения расписания движения поездов.

Кроме того, железнодорожники должны быть выносливыми и иметь хорошее здоровье. Чтобы стать настоящим профессионалом, будущие работники железной дороги изучают законы физики, операции слесарного дела, систему сигналов общей и пожарной безопасности, конструкцию локомотивов, вагонов и их узлов, правила техники безопасности, компьютерные программы и многое другое.

Работа железнодорожника, как правило, связана со сложными условиями: она осуществляется в любое время суток, при любых погодных и климатических условиях, поэтому за состоянием здоровья железнодорожников проводится регулярный и жёсткий контроль. Труд железнодорожника в любой сфере необычайно ответственен, ведь он связан с безопасностью большого количества людей, выбравших в качестве средства передвижения железнодорожный транспорт. Для того чтобы избежать нарушения графика движения, поломок транспортных средств или путей, не допустить аварий, нужно быть ответственным, внимательным и бдительным. Кроме того, общение некоторых сотрудников железной дороги с большим количеством пассажиров требует коммуникабельности, стрессоустойчивости и неизменной доброжелательности.

Однажды я решила поехать на поезде. С этого момента я поверила большой армии железнодорожников: билетным кассирам, проводникам, машинистам, вагонникам, диспетчерам — всем, кто прямо или косвенно способствует доставке его из пункта «А» в пункт «Б». Пассажир порой и не подозревает, какие усилия требуются для того, чтобы путешествие его было приятным, комфортным и безопасным. Сегодня стали уютнее и

гостеприимнее вокзалы, комфортабельнее вагоны. Проводники вагонов прилагают много усилий, чтобы пассажиры чувствовали себя в пути как дома.

Я считаю, что железная дорога останется актуальна во все времена, изменятся пути, поезда, но суть останется всё той же: перевозить грузы, пассажиров.

Моя мечта – внести хоть небольшой вклад в дальнейшее укрепление отношений с развитыми странами, которые сейчас процветают в Казахстане, привлекают внимание всего мира. Я считаю эту сферу своей жизненной профессией. Без сомнения, будущее суверенной страны – быть ведущими специалистами в железнодорожной отрасли – в наших руках.

Список литературы

1. Ангелейко, В.И. Железнодорожный путь и станции промышленных предприятий / В.И. Ангелейко. – Москва : Гостехиздат, 2012. – Текст : непосредственный.
2. Кантор, И. И. Основы изысканий и проектирования железных дорог. Учебник / И.И. Кантор. – Москва : Альянс, 2014. – Текст : непосредственный.
3. Колин, Гарретт Паровозы и локомотивы. Большая энциклопедия / Гарретт Колин. – Москва : Эксмо, 2014. – Текст : непосредственный.
4. Сыромятников, С.П. Курс паровозов. Устройство и работа паровозов и техника их ремонта / С.П. Сыромятников. – Москва : Книга по требованию, 2012. – Текст : непосредственный.
5. Электровозы «Шкода» / Коллектив авторов. – Москва : Книга по требованию, 2012. – Текст : непосредственный.

ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР - «ПОВЕЛИТЕЛЬ ВРЕМЕНИ»

Поздеева У.А.

Научный руководитель: Бабкина Е.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Кирове, г. Киров, Россия*

Я обучаюсь на втором курсе в филиале СамГУПС в г. Кирове по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам). В эту специальность входит несколько профессий: дежурный по станции, поездной диспетчер, маневровый диспетчер и другие, каждая из них хороша по-своему. Сделав обдуманный выбор и подробнее узнав об этих профессиях, я пришла к выводу, что мне по душе профессия «Поездной диспетчер». Это одна из самых важных профессий в железнодорожной отрасли. Но, чтобы быть хорошим и уважаемым специалистом, нужно пройти азы этой профессии, узнать, как устроен процесс этой работы и только потом приступать к самому важному.

Поездной диспетчер – это специалист, отвечающий за соблюдение графика движения поездов. Его работа напоминает сложную, интеллектуальную головоломку. Чтобы поезда шли по расписанию, он должен мысленно обогнать каждый состав и просчитать его путь на несколько ходов вперед.

Профессия поездного диспетчера появилась на железной дороге только в 1915 году. До этого на каждой железнодорожной станции самостоятельно решали, какой поезд отправить первым, какой вторым, а какой убрать на запасной путь, чтобы пропустить другие. В итоге время составов в пути часто было непредсказуемо, но уже в начале 20 века объём перевозок увеличился настолько, что стало очевидно: без централизованного контроля диспетчера, железная дорога превратится в бесконечный затор. Начиная с 1925 года диспетчерская система вводится сначала на Октябрьской и Московско-Казанской дорогах, а к 1934 году действует уже на всей сети дорог России.

Профессия «Поездной диспетчер» - повелитель времени. Часы - один из важнейших инструментов в работе поездного диспетчера. Все поезда должны идти по графику. Если

поезд отклонился от графика, поездной диспетчер обязан помочь наверстать ему, потерянное время.

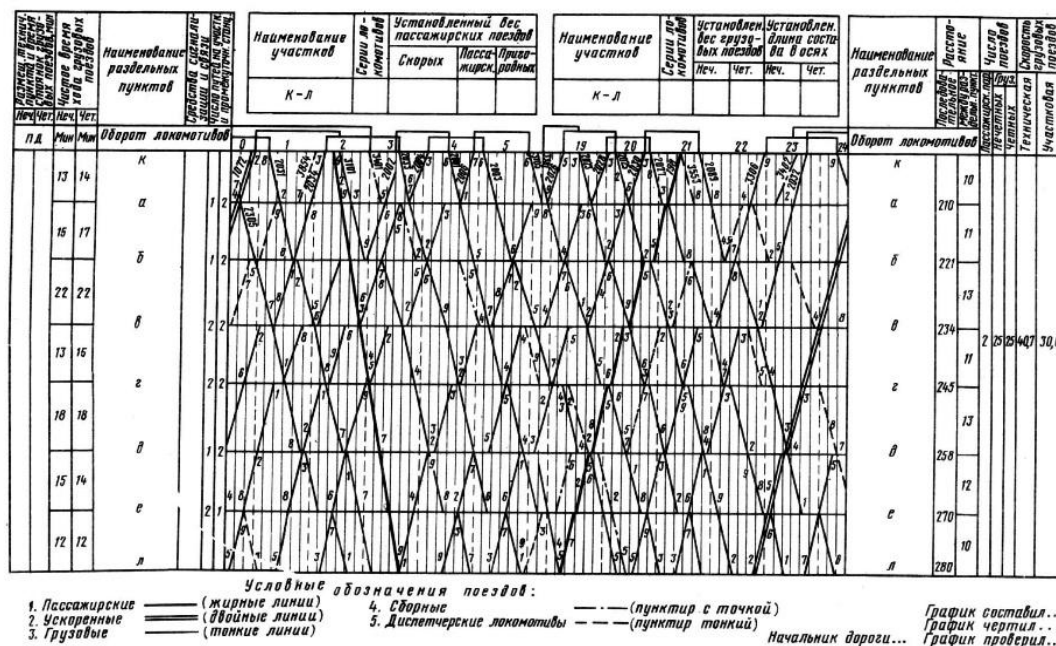
Среди поездных диспетчеров «ходит» шутка: «Хоть работа сидячая, отдохнуть за смену удастся только одной ногой». Шутка сводится к тому, что под рабочим столом диспетчера поездов находится ножная педаль, включающая микрофон. Когда диспетчер связывается с дежурными по станции или с машинистами поездов, эта педаль приходит в помощь, включая микрофон.



Если один поезд задерживается, из графика могут выбиться десятки других составов. Главная задача поездного диспетчера - быстро устранить последствия форс-мажора на дороге. Оценить обстановку на участке поездному диспетчеру помогают информационные системы. Поездной диспетчер контролирует отрезок пути длиной порядка 200 км. В зоне его ответственности находится от 10 до 24 железнодорожных станций. Основными конечными целями деятельности поездного диспетчера являются: обеспечение беспрепятственного пропуска поездов всех категорий по перегонам и станциям; своевременный развоз груженых и порожних вагонов по станциям погрузки - выгрузки и их вывоз с участка, узла; организация погрузки маршрутов и сдачи порожних вагонов в регулировку при эффективном использовании перевозочных средств. В процессе управления по каждому направлению деятельности диспетчер выполняет операции 20-22 видов. Рабочее место поездного диспетчера может находиться за сотни километров от его диспетчерского круга, так называют участок дороги, за который отвечает один специалист, но обстановку на своем круге диспетчер знает досконально, благодаря многометровому информационному табло, 27 метровая схема путей обновляется в режиме реального времени. Категории поездов на табло обозначаются цветом: пассажирские - розовым, грузовые - синим. Ещё один важный инструмент в работе поездного диспетчера - график исполненного движения. Горизонтальные линии на нём - это время, а вертикальные - это станции. По мере передвижения поезда меняется и его линия на графике исполненного движения. Раньше диспетчеры в течение всей смены не выпускали карандаша из рук, так как самостоятельно чертили путь каждого поезда, сегодня за них это делает компьютер. В графике движения поездной диспетчер может найти всю необходимую информацию о каждом составе. Поездной диспетчер знает вес каждого состава, его длину, назначение, имя машиниста.



График движения – важный документ не только для диспетчеров, но и для всех железнодорожных работников. Длина состава имеет ключевое значение для диспетчера при планировании маневров. Вес поезда и мощность локомотива могут подсказать диспетчеру: стоит ли требовать от машиниста увеличить скорость или это невозможно. В зоне наблюдения поездного диспетчера, одновременно могут находиться десятки составов. Диспетчер следит за тем, как каждый поезд, а вместе с ним, и линия на графике перемещается от станции к станции, пока не достигнет невидимых границ диспетчерского круга, как только поезд пересекает линии диспетчерского круга, он автоматически попадает на соседний рабочий стол, теперь график его движения – забота другого диспетчера.



Поездному диспетчеру подчиняются машинисты, дежурный по станции и все технические службы. Только диспетчер может дать команду на закрытие перегона или на отправление поезда по неправильному пути, и даже разрешить проезд на красный свет. Оперативную информацию о ситуации на дороге, диспетчер получает от дежурных по станции. Диспетчер мысленно продлевает линии поездов на графике, чтобы предвидеть разные ситуации. Часто приходится убирать на запасный путь товарный поезд, чтобы пропустить пассажирский. Поездные диспетчеры часто сравнивают свою работу со сложной партией в шахматы. Из всех возможных вариантов решения проблем диспетчер быстро должен выбрать наилучший. Любая техническая поломка на железной дороге может нарушить весь план пропуска поездов, тогда ему приходится заново просчитывать в какой последовательности пропускать скопившиеся составы. Диспетчер всегда будет следовать правилу: «Первыми идут пожарные и восстановительные поезда, затем пассажирские, а после них все остальные». Сегодня на всей сети ОАО «РЖД» работает около 2200 поездных диспетчеров.

Рабочая смена поездного диспетчера длится 12 часов. Первый день диспетчер работает с 8:00 до 20:00 и на следующие сутки выходит в ночь. Из-за напряженности работы после 2-х смен ему положены не 2, а 3 выходных дня.

Для получения данной специальности пригодятся знания в области экономики, обществознания, ОБЖ и информатики. Также будущий специалист в данной сфере деятельности должен иметь, как профессиональные знания и навыки, например, умение работать в Excel, Word, навыки организации работы, диспетчерского аппарата, знания в области организации грузовых перевозок на железнодорожном транспорте, так и личностные качества: ответственность, быструю и точную реакцию, хорошую физическую и

психологическую форму, умение работать самостоятельно при минимальном контроле, умение находить нестандартные решения и оперативный выход из сложных ситуаций в условиях недостатка времени.

Список литературы

1. Организация пассажирских перевозок: учебник / А.Г. Котенко, Е.А. Макарова, И.Н. Шутов; под ред. А.Г. Котенко и Е.А. Макаровой. – Москва : ФГБОУ « Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2017. – 136с. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПРОВОДНИК ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА

Колесникова Я.В.

Научный руководитель: Ковалева Е.А.

*ГБПОУ ВО «Лискинский промышленно-транспортный техникум имени А. К. Лысенко»
в Лисках, г. Лиски, Россия*

В мире очень много разных профессий и специальностей. Выбор профессии – серьёзный шаг в жизни каждого человека, который определяет его будущее. Они все по-своему интересны и нужны, но мне всегда была интересна профессия – проводник на железнодорожном транспорте. Поэтому после окончания школы у меня не было проблем с выбором профессии.

С самого детства меня манила дорога. Особенно, то волнительное чувство, когда прибывает поезд на станцию и выходят проводники в красивой форме. А дальше смена городов, пейзажа и людей.

Но поступив в техникум, я поняла, как сильно были ограничены мои представления о моей профессии. Хочу заметить, что проводник пассажирского вагона - это не контролер в электричках. Это разные профессии. Проводник пассажирского вагона дальнего следования находится в пути минимум двое суток. За это время проводник совершает всего один рейс. Конечно, бывают и длинные рейсы в поездах дальнего следования, которые длятся по две - две с половиной недели.

Каждый пассажир представляет работу проводника, как одну из самых легких. Очень многие думают, что проводник только и делает, что собирает билеты и раздает чай. Больше и делать-то ничего не надо. Но именно комфорт в вагоне создает проводник. Не зря проводников называют хозяевами вагонов.

Работа проводника начинается за 3-4 часа до начала рейса. Первое, что делает поездная бригада - это проходит инструктаж по технике безопасности и культуре обслуживания пассажиров. А также минимум два раза в месяц бывают дополнительные технические занятия и тестирование по обслуживанию пассажиров и конструкции вагона. И это обязательно для всех проводников, даже если они находятся дома. Постоянно с поездной бригадой работает психолог, помогая разбираться в разных конфликтных ситуациях и в манере поведения с разными людьми. Ведь все мы разные, есть и агрессивно настроенные пассажиры, а мы привыкли, что проводник – это очень добрый и хороший человек, который может выслушать и поддержать разговор. Никто не знает, какой эмоциональный стресс он испытывает. Хороший проводник всегда держит свои эмоции внутри.

После прохождения инструктажа и дополнительных занятий проводник отправляется в свой вагон, но до встречи с пассажирами еще далеко. Сначала надо принять вагон. На проверку всего вагона у проводника не более двух часов. За это время проводник должен проверить каждый светильник, каждый замок, пересчитать все ложечки и стаканчики, принять постельное белье. А проще сказать, что все должно быть в наличии, на своих местах и исправно работать. И если чего-то не хватает или не работает, то проводник должен сообщить начальнику поезда.

После того, как вагоны вытянут на платформу, начинается посадка пассажиров. Проводник обязан встречать всех пассажиров с доброжелательной улыбкой и знать все виды проездных документов, а также льготы, которыми могут пользоваться пассажиры.

В пути следования проводник собирает билеты. В зависимости от класса в вагоне может проезжать от 8 до 100 пассажиров. И пока пассажиры располагаются на своих местах, проводнику нужно заполнить документы. Документы заполняются без ошибок или помарок. Использование штриха тоже не допустимо. Пассажиры даже не предполагают, сколько документации у проводника. Во время проверки поезда ревизорами, проводник обязан предоставить всю документацию проверяющим.

Далее нужно предложить чайную и сувенирную продукцию, хотя пассажиры думают, что проводник должен предоставлять чай круглосуточно, это ошибочное мнение. Согласно инструкции «Проводника пассажирского вагона», они должны предлагать продукцию три раза в сутки и в определенное время. После обслуживания пассажиров, надо проверить показания приборов на пульте управления. Пульт управления, или как его называют щит, находится в щитовом отделении. По нему проводник смотрит, нет ли утечки тока на корпус вагона или нет ли перегрева буксового подшипника. А еще, очень страшная вещь, которая может произойти в вагоне - это пожар. Вагон сгорает очень быстро, за 9-12 минут. В этот момент все зависит от правильных действий проводника и его знаний. Все это важно для безопасности пассажиров и движения.

На этом работа проводника не заканчивается, надо провести влажную уборку в вагоне. Уборка тоже происходит по определенному графику в соответствии с санитарными нормами. Если поезд едет в зимнее или переходное время года, проводник должен следить за котловым отделением и топить печку, а также на станциях, где время стоянки больше 15 минут, отбивать подвагонное оборудование от льда и снега, согласно технике безопасности.

После прибытия в пункт оборота и высадке всех пассажиров, работа проводника не заканчивается. Он проверяет все места на наличие забытых вещей. Если такие есть, то вызывается начальник поезда и составляется акт. И только после этого проводник убирает свой вагон и готовит его к посадке пассажиров. Далее после уборки проводник, если у него есть время, может отдохнуть.

И это не вся работа проводника. Есть еще особые проводники. Они едут в первом и последнем вагоне. Их называют «главными кондукторами». В их обязанности входит провожать станцию с открытой дверью желтым флажком или фонарем до конца платформы. Это сигнал машинисту, что все в порядке и нет опасности. При любой остановке следить на перегоне, чтобы не приближался к хвосту поезда следующий состав. В любой опасный момент проводник хвостового вагона должен оградить поезд предпринять все меры во избежание столкновения составов.

На должность «главного кондуктора» принимаются не все проводники. Требования к ним жестче. Во-первых, их стаж работы проводником должен быть не менее года, также надо сдать соответствующий экзамен. Во-вторых, если экзамен провален, то и допуска к этой должности нет. В-третьих, этот экзамен надо пересдавать каждый год, подтверждая своё соответствие этой должности.

Все трудности моей профессии мне пришлось ощутить на практике. Самая большая сложность мало находиться дома. Никогда не думала, что буду так сильно скучать по родным. Особенно в длинных рейсах очень тяжело быть вдали от дома. Есть и минусы, например, когда пассажиры грубят проводнику или создают конфликтные ситуации между собой. Бывает сложно объяснить человеку, что он не прав. В таких ситуациях хорошо помогают советы психолога. Еще один минус - недосыпание. Могу с уверенностью сказать, что пассажиры считают, что проводники спят всю ночь. Не все знают, что в поездках проводник спит очень мало. Если мы будем спать, то кто будет совершать посадку и высадку пассажиров ночью.

И не смотря на сложности моей профессии, я ее очень люблю. Я скучаю без поездок. Не зря мою профессию называют самой романтичной. После окончания техникума, я обязательно буду работать проводником.

Моя профессия «Проводник пассажирского вагона» имеет широкое распространение. На сегодняшний день это востребованная и хорошо оплачиваемая профессия. В отличие от других профессий, по ней нет проблем с трудоустройством. Эта профессия для коммуникабельных людей, которые любят путешествовать. Также у меня, как у молодого специалиста, есть возможность, бесплатно поступить в институт, а это важно для дальнейшего карьерного роста.

ПРОВОДНИК ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА – РОМАНТИКА ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Сергеева Д.С.

Научный руководитель: Навичонок А.И.

*Учреждение образования «Минский государственный профессионально-технический
колледж железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича»,
г. Минск, Республика Беларусь*

Каждому приходилось хоть раз в жизни путешествовать на поезде: в командировку, в спортивный лагерь, в армию или на отдых в туристическую поездку. Цели могут быть самые разные, но сидя в вагонах, люди ненадолго забывают о своих насущных проблемах и погружаются в вихрь дорожных приключений. А начинается все на вокзале, где всегда кипит жизнь. Вокзал – это визитная карточка города, а лицо железной дороги – ПРОВОДНИК. Во сколько бы ни отправлялся в свой путь поезд – у входа в вагон пассажиров всегда встречает он, улыбаясь, проверяя билеты и подсказывая, как найти нужное место.

Наслаждаясь горячим чаем и живописными видами, проплывающими за окном, пассажиры не замечают всех трудностей работы проводника. Они наблюдают лишь узкий круг его обязанностей, которые касаются лично их. В основном – это проверка билетов во время посадки, выдача постельного белья, разнос чая и кофе и прочее. Но на самом деле – это лишь то, что лежит на поверхности. Работа проводника очень ответственная и тяжелая, и она важна в той же степени, что и работа машиниста, диспетчера или стрелочника. Проводник должен не только обеспечивать комфорт пассажирам, но и следить за ситуацией в вагоне, разрешать конфликты, он несет ответственность за безопасность людей.

В одном вагоне любого класса находятся два проводника. Но так было не всегда. Первыми людьми, которые служили прообразом проводников, были надзиратели. В Северной Америке, когда железные дороги начали применять для перевозки не только грузов, но и большого количества людей, пассажиры путешествовали без сидений, располагаясь прямо на дощатом полу, устеленном циновкой или сеном. В основном это были мужчины, следовавшие домой с работы. Трудяги ехали, проработав целый день в каменоломне, под пекущим солнцем в поле или в песчаном карьере, и так как дорога была долгой, развлекали себя беседами, карточными играми или крепким алкоголем. В состоянии опьянения спорные ситуации возникали с ровного места и нередко перерастали в драки. Начальству было невыгодно терять хороших рабочих в потасовках, которые могли закончиться серьезными ранениями, и было принято решение нанимать человека для организации порядка в вагонах. Дюжему молодцу выдавали табельное оружие и увесистые дубинки, чтоб нагонять страх на вспыльчивых работяг.

Когда в эксплуатацию стали входить пассажирские поезда для перевозки состоятельных путешественников, в поезде, состоящем из пяти – десяти вагонов, мог находиться всего один проводник. В его функции входило провожать пассажиров к их местам, помогать с багажом и объявлять станции. Напитки и еду можно было заказать в вагоне-ресторане, где этим занимался другой человек (говоря современным языком –

бармен). Совершенствование железнодорожного транспорта предполагало под собой и улучшение сервиса.

Количество вагонов увеличивалось, а вместе с ним росло в геометрической прогрессии и количество пассажиров. Вагоны поделили на классы: те, в которых ездили богатые и знатные предприниматели, и предназначенные для среднего класса. Так как цена билета была весьма высока, бедные крестьяне не могли себе позволить такой роскоши. В одном вагоне первого класса работали от 3 до 5 проводников, а то и больше. В вагонах для среднего класса – не больше двух. Они выполняли те же обязанности, что и современные проводники, а за отдельную плату могли выполнить и другие просьбы, например, посидеть с ребенком пассажиров, сходить в вагон-ресторан за заказом и прочее.

В СССР работа проводником поезда пользовалась популярностью. Одних она привлекала возможностью путешествовать, увидеть разные уголки страны, других – шансом заработать.

Вагоны современной железной дороги делятся на 4 типа: спальный вагон, купе, плацкарт и общий вагон. Некоторые обеспеченные или влиятельные люди могут путешествовать в отдельном от всех частном вагоне, присоединенном к поезду, со своей провизией, мебелью и обслуживающей командой. Но в остальных вагонах неусыпно следят за порядком и комфортом пассажиров проводники. Они всегда улыбаются, выглядят выспавшимися и всегда рады встречать новых гостей [1].

Кажется, что профессия проводник пассажирского вагона – романтическая и увлекательная. Рассмотрим, так ли всё просто на самом деле?

Люди выбирают профессию проводник пассажирского вагона по ряду причин. Кого-то привлекает возможность путешествовать по стране и даже за границу. Другие надеются на то, что перечень их должностных обязанностей ограничится раздачей постельного белья и разносом чая. Есть и такие, кто считает, что для работы в поезде не нужно обладать каким-то специальным образованием. На самом деле, получить должность на железнодорожном транспорте можно лишь при наличии соответствующего диплома. Также у проводника должны быть профильные навыки и знания, определенные личные качества [2].

Проводник пассажирского вагона сегодня – железнодорожный служащий, сопровождающий пассажирский вагон в пути его следования и обслуживающий пассажиров. Деятельность проводника представляет собой работу с применением знаний о техническом оборудовании, правилах железнодорожного движения, этикете, сервисном обслуживании пассажиров.

Во время следования состава проводник поезда в соответствии с должностной инструкцией должен:

- размещать пассажиров в вагоне в соответствии с их проездными документами на места, указанные в билетах;
- проверять паспортные данные и проездные билеты у пассажиров, заполнять соответствующую документацию проводника;
- обслуживать пассажиров в пути следования поезда (снабжать постельным бельем, чаем и другими вещами в зависимости от типа вагона и др.);
- заправлять и убирать постели в пассажирских и скорых поездах дальнего следования по требованию пассажиров спальных вагонов;
- информировать пассажиров о приближении к железнодорожным станциям или государственным границам, о названиях остановочных пунктов и продолжительности стоянок поезда на них; а также сообщать пассажирам о прибытии поезда на место назначения;
- следить за технической исправностью вагона (работой электричества, освещения, вентиляции, отопления, санузлов, холодильных установок и кондиционирования воздуха);
- убирать вверенные ему помещения сухим или влажным способом в пути следования и в пункте оборота;

– в поездах международного следования осуществлять контроль за выполнением установленных для пассажиров правил при следовании поезда в пограничном районе и по перегону между пограничными станциями, выдавать таможенные декларации для заполнения (оформление ввозимых и вывозимых ценностей, денежных средств и пассажирский багаж, ручную кладь), оформлять дорожные ведомости;

– отапливать вагоны в зимнее время, производить заправку твёрдым топливом, чистить топку и зольник от золы и шлака;

– получать и сдавать в соответствующие кладовые бельё, продукты чайной торговли, принимать и сдавать по инвентарной описи и накладным внутреннее оборудование и съёмный инвентарь вагонов;

– составлять акты на испорченные или уничтоженные материальные ценности и взыскание их стоимости с виновных лиц в установленном порядке;

– навешивать на вагон порядковые номера и маршрутные доски;

– в случае необходимости проводник должен уметь оказать первую медицинскую помощь и сообщить о происшествии начальнику состава;

– при обслуживании последнего вагона обеспечивать контроль над состоянием хвостовых сигнальных фонарей;

– проводить обучение стажеров или молодых специалистов;

– производить посадку и высадку пассажиров.

На станциях сотрудники поезда обеспечивают бесперебойное движение потока пассажиров. Во время следования состава они следят за соблюдением порядка в вагоне. В случае необходимости вызывают наряд правоохранительных органов или начальника поезда по внутренней связи.

Как и при обслуживании внутренних линий, проводник международного вагона должен знать географию расположения остановочных пунктов по маршруту следования поезда в иностранных государствах, понимать поездные и маневровые сигналы, применяемые на железных дорогах других стран.

Кроме того, на проводника налагаются дополнительные обязанности, связанные с соблюдением пограничного и таможенного режимов. Проводник должен не только заблаговременно оповещать пассажиров о предстоящем досмотре на пограничной станции, но и всячески содействовать работе пограничной администрации.

Чтобы работать по специальности и иметь шансы для карьерного роста, проводник пассажирского вагона должен обладать следующими личными качествами:

– пунктуальность, организованность и умение быстро принимать решения, так как работа должна выполняться строго в определённое время по графику отправки поезда;

– ответственность и дисциплинированность;

– коммуникабельность и навыки работы в команде;

– аккуратность, внимательность, способность четко оценивать ситуацию и анализировать большие объёмы информации;

– трудолюбие и исполнительность.

Еще учась в школе, заметила, что мне нравится география и путешествия. Впервые в детстве, проехав в поезде, я поняла, что полюбила стук колес и внутреннее ощущение дороги, когда находишься в вагоне. Поэтому, заканчивая девятый класс, взрослея и думая, куда поступить, у меня не возникло вопросов в поиске моего образовательного маршрута, и я решила, что мой путь один – железнодорожный.

В Республике Беларусь обучение на проводника пассажирского вагона проводится в следующих учреждениях образования:

– Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта им. Е.П. Юшкевича (220045, г. Минск, ул. Семашко, 3);

– Брестский государственный профессиональный лицей железнодорожного транспорта (224016, г. Брест, ул. Папанина 4);

– Гомельский государственный профессиональный лицей железнодорожного транспорта (246028, г. Гомель, Кирова, 131).

В учреждении образования «Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича», учащейся которого я являюсь, ежегодно набирают группы после 9 и 11 классов по специальности 3-44 01 51 «Обслуживание перевозок на железнодорожном транспорте» с приобретением квалификаций 3-44 01 51-53 «Проводник пассажирского вагона», 3-44 01 51-51 «Кассир билетный».

Согласно типовому учебному плану, утвержденному Министерством образования Республики Беларусь, будущие проводники изучают в колледже общеобразовательные предметы (русский язык и литература, математика, география, физика и др.), а также учебные предметы общепрофессионального цикла (прикладная информатика, электротехника, основы экономики, охрана труда, охрана окружающей среды, психология и этика деловых отношений) и специального цикла (техническая эксплуатация железных дорог, общий курс железных дорог, транспортная география, устройство и эксплуатация пассажирских вагонов, пассажирские тарифы, организация обслуживания пассажиров), параллельно с теоретическим обучением предполагается производственное обучение, а в конце - производственная практика на предприятиях Белорусской железной дороги.

Что же представляет собой реально работа проводника? Где заканчивается романтика и начинается реальность?

Романтика дальних дорог - посещение новых городов и стран, которые ты видишь только за окном своего вагона - быстро блекнет и становится не до неё. А вот реальность - это поездки, которые занимают по времени от нескольких дней до недели без длительного отдыха и реальной возможности принять полноценные гигиенические процедуры, частое пребывание в движущемся и вибрирующем составе, которое требует физической выносливости, огромный блок выполнения должностных обязанностей и заполнения документации безошибочно и в краткие сроки, разные, совершенно разные пассажиры – к сожалению нередко и разборки с дебоширами.

И, несмотря на все трудности - это бесконечный круговорот событий, которые никогда не надоедают, потому что каждый новый рейс – это новые впечатления, и очень приятно, что, выходя из вагона на конечной станции и прощаясь, люди благодарят тебя за проделанный труд. Это самое лучшее, что может услышать проводник.

Список литературы

1. Туристический бум. Туризм: новости, курорты, отели, путешествия. Текст : электронный. - Режим доступа: <https://ganetsinai.com/tips/provodnik-passazhirskogo-poezda-istoriya-professii>. - Дата доступа: 24.11.2020

2. В мире профессий. Профессиональная помощь в поиске своего дела, смене профессии, построении карьеры. Текст : электронный - Режим доступа: <http://profchoice.ru/atlas-professij/provodnik>. - Дата доступа: 24.11.2020

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ-ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Золотарева Я.А.

Научный руководитель: Долгова В.Ф.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, Нижний Новгород, Россия*

С самого детства мы начинаем выбирать профессию. Жизнь человека – череда многочисленных выборов: серьезных, от которых зависит будущее, повседневных, а также бытовых. Выбор профессии можно отнести, пожалуй, к самым сложным. От правильного выбора будущей профессии зависит карьерный рост и семейное счастье. Известные слова Сенеки гласят: «Если человек не знает, к какой пристани он держит путь, для него ни один

ветер не будет попутным». Если выбор верный, то жизнь будет удовольствием, а человек успешным, довольным собой.

В подростковом возрасте я хотела стать врачом, но шли годы, и я стала студенткой филиала СамГУПС в г. Нижнем Новгороде. Для себя я выбрала специальность в сфере организации перевозок. Моя будущая профессия – дежурный по станции. Работа дежурного по станции почетна и хорошо оплачиваема.

Если сравнить железнодорожную станцию с человеческим организмом, то станция является его сердцем. Как и человеческое сердце, станция должна работать стабильно и бесперебойно. Задача дежурного по станции – заставить это «сердце» работать правильно. Эта работа развивает в дежурном такие качества, как бдительность, хорошая реакция, логическое мышление, коммуникабельность, целеустремленность, лидерские качества.

Эта профессия необычайно ответственна, ведь она обеспечивает безопасность движения поездов и маневровой работы, безопасность пассажиров и сохранность перевозимых грузов. Для того чтобы избежать нарушения графика движения поездов, отказов технических средств (путевого хозяйства, устройств СЦБ, контактной сети и связи) не допустить аварий, нужно научиться работать в команде, обладать организаторскими способностями, чтобы соблюдать особую бдительность при выполнении технологии перевозочного процесса с соблюдением всех инструкций и нормативных документов.

Если говорить профессиональным языком, дежурный по станции – командир среднего звена, его работа заключается в выполнении сменного задания по приему и отправлению поездов, погрузке выгрузке грузов, показателей работы станции при безусловном обеспечении безопасности движения и с соблюдением требований охраны труда и техники безопасности сотрудников смены. Такая работа очень интересна потому, что данное задание можно выполнить различными способами, а это значит, что можно в полной мере раскрыть свой творческий потенциал. Выполняя свои должностные обязанности, приходится общаться с сотрудниками смежных служб. Это будет в дальнейшем расширять мой кругозор в сфере познания устройства и работы железнодорожного транспорта в целом, а также увеличивать познания в географии не только своей страны, но ближнего и дальнего зарубежья.

Общие сведения о работе дежурного по станции

Работа железнодорожного транспорта имеет свою специфику. Все составные части этого сложного многоотраслевого хозяйства должны работать в четком взаимодействии между собой. Малейшее нарушение какого-либо элемента транспортного конвейера немедленно отражается на перевозочном процессе и через него влияет на хозяйственную жизнь страны.

Каждому дежурному по станции важно уметь, быстро и правильно оценив обстановку, принять необходимые решения и организовать их выполнение.

ДСП (Д - движение, С - станция, П - помощник) - дежурный по железнодорожной станции - сменный помощник начальника железнодорожной станции, единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов, контролирует поезда на прилегающих к станции перегонах, а также маневровыми передвижениями в пределах станции. Осуществляет оперативное руководство подчиненными работниками, участвующими в перевозочном процессе; контролирует соблюдение ими трудовой и технологической дисциплины.

На должность дежурного по станции назначают лиц в возрасте не моложе 18 лет. На эту должность имеют право лица, имеющие среднее или высшее профессиональное (техническое) образование по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).

Перед назначением все они должны пройти медицинское освидетельствование и проверку на психологическую устойчивость. Выдержать испытания в знании Правил технической эксплуатации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе, Инструкции по сигнализации на железных дорогах РФ, должностных инструкций, Устава железнодорожного транспорта РФ, Устава о дисциплине работников железнодорожного

транспорта и других инструкций.

В распоряжении дежурного по железнодорожной станции находятся локомотивы, вагоны, устройства инфраструктуры: пути, сигнализации, связи и др. ДСП является единственным полномочным командиром смены. В его подчинении находится дежурный штат станции. Все работники смены, а также бригады поездных и маневровых локомотивов, работники вагонного хозяйства, агенты АФТО, работники пассажирского комплекса, представители охраны в оперативном порядке подчинены дежурному по железнодорожной станции и обязаны беспрекословно выполнять все его распоряжения.

Дежурный по железнодорожной станции должен организовать работу так, чтобы обеспечить четкое и своевременное выполнение плана перевозок, и здесь все основано на доверии людей. Категорически запрещается отвлекать дежурного по железнодорожной станции в период приготовления им маршрута приёма, отправления или проследования поезда, так как это может образовать угрозу безопасности движения поездов либо нести серьёзные последствия (срыв графика движения поездов и т.д.). Дежурный по железнодорожной станции имеет право отстранить от работы подчиненного, если его присутствие на дежурстве угрожает безопасности движения или влечет за собой срыв всей работы.

Дежурный по железнодорожной станции несет полную ответственность за техническую работу станции и прежде всего за безопасность движения, выполнение графика и плана формирования, качество использования вверенных ему ресурсов. Качественная работа дежурного по железнодорожной станции – одной из самых важных профессий на железнодорожном транспорте – залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Однако только знание правил и технических документов не позволит дежурному по железнодорожной станции стать полноценным командиром – он должен знать работников своей смены, должен иметь навыки командования, должен научиться искусству организации, давать работникам четкие и ясные указания, убеждаться в правильности восприятия его указаний работниками смены, бдительно следить за их работой, контролировать её, предвидеть возможные нарушения и не допускать ошибок.

Все знания и опыт дежурный по станции должен направлять на то, чтобы обеспечить в течение дежурства соблюдение графика движения и плана формирования поездов, все это в строгом соответствии с технологией и не в ущерб безопасности движения - главному закону транспорта.

Развитие железнодорожной магистрали в России сегодня и внедрение инновационных технологий на транспорте – это неотъемлемый процесс глобализации, который неумолимо движется на нас в настоящее время. А моя профессия актуальна сегодня как никогда. Закончить свое сочинение о моей будущей специальности хотелось бы своим стихотворением:

Как здорово быть ДСП!
Ты знаешь ВСЕ: что, как, и где.
Ты любишь станцию свою
Готов всегда к труду, к бою!
Ты знаешь как решать задачи,
Такие сложные (без фальши)!
Находишь творческий подход
К всему, что под руку идет.
Свой кругозор ты расширяешь
Границ успеха ты не знаешь
И на работу рано утром
Встаешь легко, ведь там так КРУТО!

Список литературы

1. Соколов В.Н. Общий курс железных дорог: учебник Москва : Альянс, 2016. – Текст : непосредственный.
2. Электронный журнал - РЖД – Партнер.ру – Режим доступа : www.rzdpartner.ru . – Текст : электронный.
3. Приказ Министерства образования и науки РФ от 22.04.2014 № 376 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» . – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
4. Распоряжение ОАО «РЖД» от 10.12.2018 № 2644р «Об утверждении Инструкции по охране труда для дежурного по железнодорожной станции ОАО «РЖД» . – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
5. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (с приложениями №№1-10). Утверждены Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 в редакции Приказа Минтранса России от 09.02.2018 № 54. – Екатеринбург : УралЮрИздат, 2018. – 600 с. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПРИЕМОСДАТЧИК ГРУЗА И БАГАЖА

Репина Е.Д.

Научный руководитель: Долгова В.Ф.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия*

На свете огромное количество интересных профессий, каждая из которых по-своему востребована.

Выбор профессии – это очень ответственный и сложный шаг любого человека. Этот выбор в дальнейшем полностью определяет судьбу.

То, кем ты будешь работать в будущем, необходимо выбрать только самому. Самостоятельный выбор профессии минимизирует ошибку выбора, и скорей всего эта выбранная самостоятельно работа будет делом по душе на протяжении всего жизненного пути. Насколько удачнее будет профессиональный выбор, тем успешнее и интереснее будет вся жизнь человека и его карьерный рост.

Общие сведения о работе приемосдатчика груза и багажа

Приемосдатчик груза и багажа на станции занимается приемом погрузки, вагонов после выгрузки, выдача грузов, прием, выдача багажа и грузобагажа, оформлением документов. Целью работы приемосдатчика является бесперебойная работа по выполнению грузовых операций.

Основные обязанности приемосдатчика:

- прием грузов в вагонах (контейнерах) к перевозке на железнодорожных станциях (далее — станции) отправления;
- выдача грузов из вагонов (контейнеров) на станциях назначения;
- прием и передача вагонов (контейнеров) при перевозке грузов в прямом смешанном и международном сообщениях;
- сортировка мелких или контейнерных отправок в пути следования;
- организация хранения грузов и учета его на местах общего пользования;
- определение массы перевозимых грузов на станциях отправления или назначения, а также в пути следования;
- организация передачи и учета грузов, вагонов, контейнеров;
- оформление перевозочных документов и контроль за правильностью их оформления по вопросам, предусмотренным Типовой должностной инструкцией приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД»;

- оформление вагонных листов при приеме и выдаче вагонов, в том числе загруженных контейнерными и мелкими отправками;
- оформление актов общей формы, рапортов на составление коммерческих актов, самих коммерческих актов в случаях, предусмотренных Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации и Типовой должностной инструкцией приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД»;
- оформление документов, связанных с ведением станционной коммерческой отчетности (о приеме груза, выгрузке на склад, сортировке и передаче, возвращении вагонов (контейнеров), проведении коммерческого осмотра вагонов или контейнеров);
- проведение коммерческого осмотра вагонов в поездах или вагонов (контейнеров), подаваемых под погрузку (сдвоенную операцию);
- организация розыска грузов;
- составление и рассмотрение материалов расследования по несохранным перевозкам;
- составление положения по станции на 06-00 и 18-00 часов;
- вести учет погрузки, выгрузки и простоя вагонов на станции и путях не общего пользования;
- обеспечение контроля за соблюдением грузоотправителями и грузополучателями требований по обеспечению сохранности вагонного парка при погрузочно-разгрузочных работах на местах общего и не общего пользования. В случае обнаружения повреждения вагонов (контейнеров) оформляется акт общей формы ГУ-23.

Приемосдатчик груза и багажа на станции подчиняется начальнику станции (вокзала), в штате которого он находится, а также работнику, под непосредственным руководством которого он работает.

Приемосдатчику груза и багажа на станции при исполнении служебных обязанностей подчиняются все работники, связанные с погрузкой, выгрузкой, приемом и выдачей багажа и грузобагажа.

Порядок работы приемосдатчиков груза и багажа на станциях устанавливается начальником станции (вокзала) на основании технологического процесса работы станции или багажного отделения и правил внутреннего трудового распорядка.

У приемосдатчика груза и багажа на железнодорожном транспорте имеется должностная инструкция. Взаимосвязь между работником и работодателем строится отчасти на ней. Отчасти потому, что в основе отношений находится несколько документов – договор, гражданский и трудовой кодексы, должностная инструкция. В последнем документе содержатся все сведения, которые нужны в процессе работы сотруднику. Инструкция предоставляется работнику при трудоустройстве, составляет ее и утверждает непосредственный руководитель.

Приемосдатчик имеет право приступать к работе, если он прошел плановый медосмотр (срок действия которого не истек), проверку знаний по ПТЭ и другим нормативным документам и должностным инструкциям, с ним проведены инструктажи по охране труда и технике безопасности, ознакомлен под роспись с ТРА.

Приемосдатчик должен:

- выполнять только входящую в его обязанности работу, предусмотренную Инструкцией;
- использовать безопасные приемы труда;
- осуществлять контроль за соблюдением требований безопасности работниками, занятыми погрузкой, выгрузкой грузов;
- руководить работой по погрузке, взвешиванию вагонов и грузов, обеспечивая безопасное использование погрузочно-разгрузочных машин и механизмов;

- выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков, надписей и сигналов, подаваемых составителями поездов, водителями транспортных средств;

- проходить по территории станции по установленным маршрутам служебных проходов, пешеходным дорожкам, мостам, тоннелям, проходам и переходам.

Приемосдатчик должен знать:

- правила перевозок и порядок оформления документов на перевозку грузов и багажа;
- правила погрузки и укрепления, выгрузки грузов и багажа;
- правила пломбирования вагонов и контейнеров, крепления закруток и маркировки грузов;
- правила приема грузов и багажа к перевозке и выдаче их получателям;
- правила техники безопасности при производстве погрузочно-разгрузочных работ;
- инструкцию по перевозке негабаритных грузов;
- правила перевозки опасных грузов;
- устройство грузовой части вагонов различных типов и их технические данные;
- требования к вагонам при перевозке различных грузов;
- государственные стандарты на упаковку;
- основные маршруты следования грузов и багажа;
- правила перевозки груза и багажа на воздушных линиях;
- правила хранения грузов и багажа;
- порядок составления коммерческих актов и актов общей формы, заявок на составление коммерческих актов;
- Устав железнодорожного транспорта РФ;
- инструкцию по технике безопасности;
- схему железных дорог.

При приеме дежурства приемосдатчику необходимо:

- ознакомиться с положением дел на обслуживаемом им участке, проверить наличие вагонов (контейнеров), грузов и убедиться в их сохранности. Принять тарные и штучные грузы, находящиеся на складах станции или в пункте сортировки мелких отправок, от приемосдатчика, сдающего смену, по счету мест и наружному осмотру состояния грузовых мест;

- проверить расстановку вагонов на железнодорожных путях обслуживаемого им участка, исправность груженых вагонов и контейнеров в коммерческом отношении, а также наличие на них запорно-пломбировочных устройств;

- принять от сдающего смену приемосдатчика перевозочные документы, проверив их соответствие наличию груза, пломбировочные приспособления, а также книги пломбирования вагонов и контейнеров, перевески грузов на вагонных весах, приема грузов к отправлению, выгрузки грузов и другие учетные документы;

- проверить состояние весов, инвентаря и материалов для маркировки грузов и пломбирования вагонов (контейнеров);

- составить план работы на обслуживаемом участке, ознакомить с ним исполнителей работ, обеспечить подготовку мест для складирования грузов и проверить состояние противопожарной безопасности в этих местах;

- во всех учетных формах сделать отметку «Смену принял», указать свою фамилию, время, дату и расписаться.

При сдаче дежурства приемосдатчик обязан:

- доложить непосредственному руководителю о выполненной работе;
- сдать приемосдатчику, заступающему на дежурство в смену, перевозочные документы, пломбировочные приспособления, а также книги пломбирования вагонов

(контейнеров), перевески грузов на вагонных весах, приема грузов к отправлению, выгрузки грузов и другие учетные документы;

- осмотреть находящиеся в его ведении станционные склады, помещения и грузы в них, а также грузы, расположенные на открытых площадках, и, убедившись в пожарной безопасности и в отсутствии посторонних лиц на территории складов, сдать грузы приемосдатчику следующей смены или запереть склады, опломбировать их и передать под охрану;

- во всех учетных формах сделать отметку «Смену сдал», указать свою фамилию, время, дату и расписаться.

Принятый к перевозке багаж и грузобагаж приемосдатчик багажного отделения записывает в Книгу приема и отправления багажа и грузобагажа формы ЛУ-60. После приема грузобагажа приемосдатчиком заявление отправителя на принятый грузобагаж хранится на станции отправления.

По окончании дежурства приемосдатчик в книге приема к перевозке должен указать число отправок, число мест и вес принятого багажа и грузобагажа и заверить эту запись своей подписью.

Какие действия должен выполнять приемосдатчик при заполнении документации:

- оформлять книгу ф. ВУ-14 после проведения осмотра вагонов в коммерческом отношении;

- вести, оформлять книгу ф. ВУ-14, а также предъявлять вагоны к техническому осмотру перед погрузкой, после погрузки и после выгрузки;

- регистрировать уведомления грузоотправителей об окончании грузовых операций;

- производить обработку документов на прибывшие под выгрузку и погрузку на грузовые вагоны, проставлять календарные штампы прибытия, записывать в книгу «Уведомления о подаче вагонов под погрузку и выгрузку» формы ГУ-2;

- контролировать сроки погрузки и выгрузки вагонов на путях общего и не общего пользования, с оформлением памяток приемосдатчика формы ГУ-45, ГУ-46;

- оформлять документы на вагоны, погруженные на путях необщего пользования, выписывать вагонные листы, акты общей формы ГУ-23 на проверку, на очистку, на соответствие грузов, на взвешивание вагонов;

- вести «Книгу приема груза к отправлению» (ф. ГУ-34);

- заполнять «Книгу выгрузки» (ф. ГУ-44);

- вести «Книгу уведомления о подаче вагонов под погрузку и выгрузку» формы ГУ-2;

- оформлять пересылочные ведомости ф. ГУ-27СП на порожние грузовые вагоны, совместно с товарной конторой оформлять полные перевозочные документы;

- производить прием грузовых вагонов после выгрузки и погрузки (проверять полноту очистки и приведение вагонов в транспортное положение), закрывать вагонный лист, накладную ГУ-29О и пропуск ГУ-43;

- проводить взвешивание вагонов, контрольное взвешивание вагонов;

- осуществлять контроль за состоянием весовых приборов;

- принимать меры по сокращению сроков простоя подвижного состава под погрузкой и выгрузкой грузов;

- заполнять книгу ГУ-36;

- вести книгу ГУ-48;

- проверять соответствие груза в вагоне, согласно перевозочным документам (составляет акт общей формы при проверке);

- вести книги по грузовой работе ГУ-42, ГУ-44;

- проверять вагоны по принадлежности (макет М 1368, М1378);

- передавать макет по выгрузке вагонов М242, М1397, М159, М5084, М1384, М956, М 1352;
- вести Книги учета собственных, арендованных, пассажирских вагонов, прибывающих с грузовой скоростью;
- принимать меры по сокращению простоя местных вагонов на станции по форме ДУ-9;
- составлять отчет на 18:00 о выполненной работе за сутки и передавать сведения в ЦУМР и регион дороги форма ДО-2, ДО-6;
- вести актово-претензионную работу;
- оформлять акты ГУ-23ВЦ в системе ЕАСАПР-АРМ актово-розыскной группы;
- проверять вагоны по прибытию в программе АСУПВ;
- доставлять документы в товарную контору;
- вести работы в автоматизированных системах АСУ ПР, АСУ ПВ, АСУ МР, АСУ ЛР, ГИД Урал-ВНИИЖТ, весовой программе, АС ЭТРАН.

Качественная работа всех работников железной дороги – залог безопасности пассажиров и перевозок грузов. Труд этот очень ответственный и требует немало усилий, знаний.

В век всепоглощающих интеграционных процессов железнодорожная инфраструктура приобрела статус механизма, своеобразного рычага разделения труда. Кроме того, железнодорожную сферу можно рассматривать в качестве стратегического объекта воздействия процессов глобализации в мире. Российские железные дороги – это еще и наукоемкая теоретическая область экономики. Чтобы удерживать достигнутые позиции и продолжать совершенствовать инфраструктуру, важно создать все условия для проведения новейших научно-технических разработок в стране. Железнодорожные пути в России ежегодно увеличиваются на несколько тысяч километров. Сфера железнодорожного транспорта – это неотъемлемый сегмент современной экономики развитых государств.

Список литературы

1. Соколов В.Н. Общий курс железных дорог: учебник Москва : Альянс, 2016. – Текст : непосредственный.
2. Приказ Министерства образования и науки РФ от 22.04.2014 № 376 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» . – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. Распоряжение ОАО «РЖД» от 10.12.2018 № 2644р «Об утверждении Инструкции по охране труда для дежурного по железнодорожной станции ОАО «РЖД» . – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
4. Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД» . : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 15.02.2005 г. № 198р. – Текст : непосредственный.
5. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (с приложениями №№1-10). Утверждены Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 в редакции Приказа Минтранса России от 09.02.2018 № 54. – Екатеринбург : УралЮрИздат, 2018. – 600 с. – Текст : непосредственный.

Я ДВИЖЕНЕЦ. ПУТЬ К СОВЕРШЕНСТВУ

Чудинова Н.А.

Научный руководитель: Шереметьева У.М.

*Новосибирский техникум железнодорожного транспорта –
структурное подразделение ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет
путей сообщения», г. Новосибирск, Россия*

Куда зовет железная дорога?
И сможет ли она мне домом стать?
Когда зовёт железная дорога,
Не стоит и вопросов задавать...

Меня зовут Чудинова Наталья, и я являюсь автором этих строк. Фундаментом моего пути к совершенству стала моя Родина - Кузбасс, богатый угольными шахтами и золотыми полями, взрастивший таких знаменитых людей, как героя ВОВ Николая Масалова и космонавта Алексея Леонова. В деревне Каменка Кемеровской области – вблизи красивых берёз, деревянных изб и чистых ключей реки Камыслы – мама подарила мне и моим брату и сестре самое чудесное детство, отказавшись от карьеры, невзирая на неодобрение со стороны родственников.

Она же рассказала мне о прадедушке Савченко Борисе Константиновиче, который приехал в деревню из Смоленска в 1935 году и стал основателем и директором сельской школы, с отличием окончив Педагогическое училище в г. Кемерово. Особенно его знания пригодились, когда он стал разведчиком в Берлине во время Великой Отечественной войны. Он спас много жизней. Именно благодаря истории о нем я поняла, что тоже хочу помогать людям.



Рис. 1. Прадедушка Савченко Борис Константинович

Я была жизнерадостным и непослушным ребёнком. Но когда отец покинул семью, я поняла, что маме необходима поддержка. В младших классах я была «хорошисткой»: английский язык мне давался нелегко. Но в старших классах я всерьёз занялась учёбой и книгами и даже стала лучшей читательницей школы. За достижения в учёбе полагалась губернаторская премия – 1500 руб. каждые полгода. Тогда для меня эта сумма казалась баснословной. Я не тратила эти деньги на косметику или одежду. Я считала своим долгом отдать их маме – в бюджет для развития нашей небольшой фермы. Мы выращивали кур, овец и коров – любовь к животным была у нас в крови. Я даже собиралась связать свою жизнь с профессией ветеринара. Но мне был предначертан другой путь...

Для многих школьные годы останутся лучшими в жизни, ведь, как говорят, школа – второй дом. Но для меня это была пора испытаний характера и упорных стараний в учёбе. Из общительной девочки выросла довольно скромная, но трудолюбивая девушка, одной из любимых дисциплин которой стала история. Именно на уроке истории я узнала о

выдающемся русском государственном деятеле, дипломате, уважение к которому проявляли члены королевских семей многих стран, министре путей сообщения, а впоследствии и министре финансов, чьи реформы и идеи опережали его век – Сергея Юльевича Витте.



Рис. 2. Сергей Юльевич Витте

Благодаря своему упорству он прошёл долгий путь от управляющего сельскохозяйственной фермой в Саратове до самого влиятельного человека России своего времени. И этот же человек смог положить начало строительству Транссибирской железнодорожной магистрали. Знания устройства железных дорог и принципа их работы, большой опыт руководителя и точное видение необходимой цели способствовали усовершенствованию перевозочного процесса по всей России. Этот человек вдохновил меня на новые свершения, и я поняла, что мне нужна профессия, которая позволит мне открыть моей стране новые пути развития. Я выбрала путь железнодорожника.

Так я поступила в Новосибирский техникум железнодорожного транспорта (НТЖТ) после окончания девяти классов на специальность 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам). Стресс из-за расставания с близкими, нового графика занятий и поиска своего места в жизни техникума давал о себе знать. Единственной поддержкой в чужом городе было общение с сестрой, которая поступила в техникум на два года ранее и жаждала моего поступления в это же учреждение. Постепенно я «вошла в колею» и стала одной из лучших студенток НТЖТ, защищая честь техникума на многих олимпиадах и творческих конкурсах: за три учебных года приняла участие в девяти областных олимпиадах, и в восьми из них - призовые места, неоднократно принимала участие в конференциях, конкурсах разного уровня.

Я познакомилась со многими замечательными людьми благодаря тому, что выбрала этот путь; каждый день узнаю что-то новое о моей профессии. Разве это не знак того, что я иду в правильном направлении?



Рис. 3. Я - студент НТЖТ

Новосибирский техникум железнодорожного транспорта стал мне вторым домом. Подготовка студентов к работе на железных дорогах сети проходит на высшем уровне: помимо лекций проводятся конференции, открытые уроки, экскурсии на одну из крупнейших сортировочных станций России – Инскую, несколько видов практики и многое другое. Имеется собственный полигон, где мы изучаем устройство земляного полотна, вагонов и различных механизмов. На практических занятиях студенты получают возможность проверить свои силы в роли поездного диспетчера (ДНЦ) или дежурного по станции (ДСП) и каждую неделю подкреплять теорию, изученную на парах, за пультами управления и компьютерами с необходимыми данными. Если на данной практике появляется шанс самим выбрать должность, я стремлюсь получить место поездного диспетчера. С уверенностью могу сказать, что график исполненного движения (ГИД) является незаменимым помощником ДНЦ: ты следишь за всей работой на участке и даёшь распоряжения всем причастных работникам, не покидая своего поста, который может находиться за несколько километров от места работ.

Для того чтобы достичь места ДНЦ необходимо начать свою служебную лестницу с невысоких должностей, например, составитель поездов, приемосдатчик груза и багажа, далее – ДСП, ДСПГ и др. Но так ли легко найти работу? По данным сайта Jobsora.com в настоящее время в Новосибирской области наиболее востребованы такие железнодорожные профессии, как приемосдатчик груза и багажа и составитель поездов (на сайте размещено более 100 вакансий на апрель-май 2020 года) [2].



Рис. 4. Данные сайта Jobsora.com

Но почему в современном мире так часто на смену одним сотрудникам приходят другие? Ответ прост. Многие работодатели стремятся получить разностороннего и компетентного в различных областях работника для развития своей деятельности, способного идти в ногу с веком инноваций. Такие работники нередко поднимаются по служебной лестнице и становятся руководителями. Существует несколько версий «идеального работника будущего» разных исследователей, но идеи исследователя из Гарвардского университета Тони Вагнера показались мне более раскрытыми и детальными [3]. Он выделил семь качеств человека, которые непременно понадобятся для реализации своего потенциала; человека, что способен дать новый толчок экономике, которая создаст достаточное количество рабочих мест, не причиняя вреда нашей планете:

- критическое мышление и решение проблем – умение критически проанализировать проблему, найти её причину, а затем и решение;
- сотрудничество и лидерство путем убеждения – лидерство в команде связано не с иерархической властью, а с влиянием и убеждением, способностью к объединению людей для достижения общей цели;

- гибкость и адаптивность – в книге «Критическое мышление: как подготовить учеников к быстро меняющемуся миру» Р. Пол и Д. Бич отмечают важность адаптации к новому, стараний не превращать свои действия в заученные приёмы [4];

- инициативность — многие работодатели стремятся получить сотрудников, которые постоянно ищут новые идеи и стратегии для улучшений;

- эффективная устная и письменная коммуникация – не только правильное использование языка и грамматики, но и способность точно передать свои мысли;

- оценка и анализ информации – немногие обладают навыками оценки источника и содержания информации, к которой они обращаются;

- любопытство и воображение – двигатели новых знаний и инноваций.

Все эти критерии необходимы и руководителям на железной дороге, так как им необходимо работать с огромным объемом информации и большим числом людей. Нередко они сталкиваются и с нестандартными ситуациями.

Взяв за основу выводы Т. Вагнера, для определения уровня потенциала я использовала ряд тестов психологов (В. Щебет – «Работа в команде и лидерство», Ю. Терехина – «Насколько ты любопытен?», А. Юнова – «Твои фантазии», О. Петров – «Всегда первый», Г. Максимова – «Как вы справитесь в экстремальной ситуации?», А. Шатов – «Правда в информации») с сайта Testmetod.ru [5]. Перечислю некоторые из вопросов данных тестов (по 2 из каждого по порядку): Считаетесь ли вы с мнением коллег? Не боитесь брать на себя ответственность? Когда ты слышишь незнакомое слово, то сразу пытаешься найти его значение? Если лицо человека показалось тебе незнакомым, то ты сразу не успокоишься до тех пор, пока не вспомнишь владельца? Сможете подобрать рифму к стихотворению? Какое продолжение истории? Любите ли вы заниматься несколькими делами одновременно? Сколько хобби вы имеете? Вовремя вы приходите на место работы? Быстро вы реагируете на сигналы тревоги? Судите ли вы о предмете по первым признакам? Что важнее: мнение одного или нескольких человек?

Результаты тестирования представлены на рисунке 5.

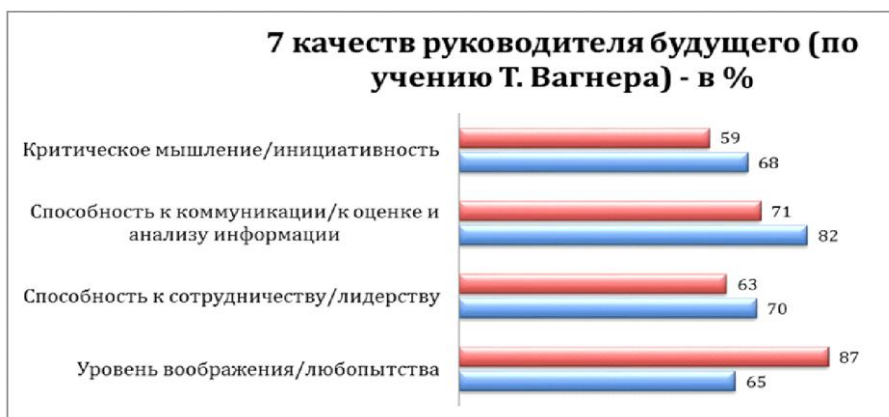


Рис. 5. Результаты психологического тестирования

Уровень моих способностей – выше среднего, следовательно, я обладаю необходимыми качествами будущего руководителя. Самый высокий показатель – уровень воображения (87%), что дает преимущество быстрого поиска альтернатив решений возникших проблем не только в быту, но и при выполнении трудовых обязанностей.

Важную роль на железнодорожном транспорте играет автоматизация всей работы, поэтому руководитель должен быть «в союзе с технологиями». В течение октября 2019 года, января и марта 2020 года мы с преподавателем дисциплины ТЭЖД и БД и учебной практики по организации движения провели опыт для определения моего уровня ориентации в современных системах управления на железнодорожном транспорте. Каждый месяц одна и

та же нестандартная ситуация: принять поезд с пути перегона на боковой путь станции при ложной занятости этого пути. Полученные результаты представлены в таблице 1 и рисунке 6.

Таблица 1

Уровень подготовки к работе с системами управления

Показатели	Октябрь 2019 г.	Январь 2020 г.	Март 2020 г.
Скорость выполнения задания (мин)	29	22	11
Количество задействованных ресурсов (сеть Интернет, печатные носители, рации и др.)	6	4	3
Количество полученных подсказок организаторов эксперимента	13	10	0
Количество допущенных ошибок при использовании пульта управления	11	9	0
Количество задействованных в команде человек	0	1	3



Рис. 6. Уровень подготовки к работе с системами управления

На основании данных таблицы 1 и рисунка 6 можно с уверенностью сказать, что правильность и эффективность использования систем управления движением зависит от уровня полученных знаний работника. Также важно руководителю взаимодействовать с другими работниками – уметь работать в команде. На протяжении нескольких месяцев практики на пультах управления движением поездов я достигла нужного уровня для осуществления самостоятельной работы на станции.

Заключение

Уверенно в будущее смотри,
Вперед сделай шаг – так нужно, поверь.
Судьба любит храбрых и добрых, как ты,
Откроет пути она светлую дверь...

Однажды я стояла в ожидании поезда на перроне. Мягко ложился снег на пути, слышался детский смех и поднимался пар от теплого дыхания людей. Близилось время Рождества. Этот день навсегда остался в моей памяти, как самое чудесное напоминание о том, что железная дорога сближает людей, ведь сколько улыбок ты подарил незнакомым людям, когда мимо твоего поезда пронесся другой! Сколько семей каждый год от Владивостока до Калининграда и Ростова ждет своих родных и близких! Сколько грузов и писем доставит поезд, огибая нашу большую страну! В такт стуку колес мое сердце тогда подсказало, что и я могу помочь этому сложному, но великому делу. Моя мечта – стать

поездным диспетчером на железной дороге Красноярска – одной из самых инновационных в России. Эта идея запала мне в душу после доклада одного из представителей этой дороги. Теперь я точно знаю, что хочу работать с такими новаторами. И как бы трудно мне не было, я буду стремиться к исполнению этой мечты!

Важным шагом к достижению цели стало поступление в Новосибирский техникум железнодорожного транспорта, далее меня ждет поступление в Сибирский государственный университет путей сообщения – один из лучших железнодорожных высших учебных заведений в Сибири. Я не буду бояться покинуть родные края, ведь железная дорога России стала моим новым домом, и верю, что меня ждет счастливое будущее!

Список литературы

1. Пол Р. Критическое мышление: как подготовить учеников к быстро меняющемуся миру / Р. Пол, Д. Бич. – Москва : Белый город, 2017. – 124 с. – Текст : непосредственный.
2. Вагнер Т. Создание инноваторов / Т. Вагнер. – Москва : СибИздат, 2018. – 304 с. – Текст : непосредственный.
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. – URL : <https://www.mintrans.ru> . – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
4. Система поиска работы в мире Jobsora. – URL : <https://www.jobsora.ru>. Текст : электронный.
5. Сайт о психологии Testmetod. – URL : <https://www.testmetod.ru>. Текст : электронный.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК ЧАСТЬ МОЕЙ БУДУЩЕЙ ПРОФЕССИИ. МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Куликова Е.Г.

Научный руководитель: Михайлов А.С.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Саратове, г. Саратов, Россия*

Железнодорожные перевозки являются одним из самых эффективных видов доставки товаров и транспортировки пассажиров, так как имеют ряд достоинств и преимуществ перед авиационным, автомобильным и морским видами перевозок. Железнодорожные составы не зависят от рельефа местности и климата, развивают достаточную скорость, обеспечивают безопасность груза и высокую грузоподъемность, кроме того могут удовлетворить практически любое другое пожелание клиента, включая договорные сроки поставок. Поэтому международные железнодорожные перевозки занимают особую нишу в сфере доставки товарных грузов в международной, региональной и национальной логистике.

Международная железнодорожная перевозка - это перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами на условиях международной железнодорожной конвенции. Международные железнодорожные перевозки определяются впечатляющими масштабами перемещения пассажиров и грузов на значительные расстояния, особенностями деятельности транспорта, передачей перевозочных средств во временное пользование перевозчикам иностранных государств.

Существует множество разновидностей международных железнодорожных перевозок:

- прямые и не прямые (ломанные) международные сообщения;
- соседские перевозки;
- транзит;
- сквозные перевозки;
- бесперегрузочные и перегрузочные международные перевозки;
- перевозки грузов с переотправкой.

Международные правила железнодорожных перевозок в разных странах должны регулироваться следующими документами:

- КОТИФ (Конвенция о международных железнодорожных перевозках) 01.05.1985 г. Эти правила железнодорожных перевозок были сформированы в 1980 году по итогам Бернской конвенции. В ней участвуют 38 государств (большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки). Конвенция устанавливает правила перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, условия платежей и страхования грузов в пути, ответственность железных дорог, порядок предъявления претензий и исков;

- СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении). В стране правовое регулирование грузоперевозок осуществляется в соответствии с правилами СМГС с 01.11.1951 г. Данное Соглашение было принято некоторыми странами Азии, Ближнего Востока и несколькими европейскими государствами. Из-за того, что на территории Европы действуют сразу правила нескольких соглашений, при грузоперевозках возникает необходимость переоформления документов.

Особенностью международных железнодорожных перевозок является существенная разница в ширине колеи в разных странах. Так в Финляндии, Монголии и в странах бывшего СССР, поезда перемещаются по колее, ширина которой составляет 1524 мм. В Северной Америке, Китае и в Западной Европе ширина колеи составляет 1435 мм. Данному стандарту в настоящее время соответствует более 60% всех железных дорог в мире. Подобные различия вызывают определенные неудобства в перевозках. Для относительно свободного перемещения между Россией существуют два способа решения этой проблемы:

- 1) при помощи специального устройства производят замену вагонной тележки (путём подъёма вагонов подъёмником, либо через опускание тележек на специальном лифте) с соответствующими стандартами колеи;

- 2) контейнеры просто перегружают крановыми подъемными устройствами на границах в вагоны страны назначения.

Несмотря на неудобства ОАО «РЖД» осуществляет регулярную транспортировку на любом доступном направлении в Европу, Азию и на всей территории России. Развитие российской железнодорожной инфраструктуры не стоит на месте. С 2001 года возрос процент электрифицированных участков железной дороги с 48,4% до 50,5% в 2016 году, бесстыковых железнодорожных путей с 52,8 тыс. км до 92,7 тыс. км. в 2016 году, путей с упругими креплениями с 26,8 тыс. км. в 2012 году до 41,3 тыс. км в 2016 году, многопутных дорог (в том числе и двухпутных) с 42,3 тыс. км. в 2002 году до 45,4 тыс. км. в 2016 году. Однако существуют и некоторые проблемы: снизилась общая протяженность железной дороги (в 89 тыс. км. в 1994 г., до 86,3 тыс. км. в 2016 г.), также возросла протяжённость участков железнодорожных путей, требующих капитального ремонта.

Основными моментами, мешающими развиваться Российским железным дорогам, являются:

- относительно долгая обработка сопровождающих документов на границе;
- довольно высокие тарифы на хранение груза на станциях;
- разное законодательство и правовые нормы в области железнодорожных перевозок государств участников;
- существенная разница в размерах колеи.

Железнодорожный транспорт имеет огромный потенциал на евразийском пространстве. В настоящее время железнодорожные перевозки между Европой и Китаем осуществляются по четырём главным маршрутам:

1. через Белоруссию, Россию и Казахстан (Карталы / Канисай, маршрут ОТЛК ЕРА);
2. через Россию (Забайкальск);
3. через Монголию (Наушки);
4. через Россию (порты Дальнего Востока и Гродеково).

Маршрут Белоруссия, Россия и Казахстан в 2019 году ознаменовался рекордом по объёму грузов, величина которого впервые достигла отметки в 300 тыс. ДФЭ/год.

По итогам 2019 года компания занимает первое место в мире по грузообороту - 2,6 трлн. т/км, обеспечивая при этом около 1/3 общемирового показателя; третье (после Китая и США) по объему перевезенных грузов - 1,3 млрд. т. и по протяженности железнодорожной сети - 85,6 тыс. км; четвертое место (после Китая, Индии и Японии) по пассажирообороту - 134,5 млрд. пасс-км. За счёт резкого увеличения скорости следования поездов по маршрутам, сократились сроки доставки грузов: скорость увеличилась на 13,3%, достигнув 1056 км/сут, в результате среднее время в пути сократилось пропорционально. На данный момент среднее время транзита через Белоруссию, Россию и Казахстан составляет 5,14 суток. Поезда, следующие из Китая в Европу, были практически полностью загружены (доля порожних контейнеров составила 1% общего физического объёма перевезённых грузов), а на обратном направлении сохранялась недозагрузка, но доля гружённых контейнеров в общем объёме перевезённых грузов достигла максимального за последние четыре года уровня (71%).

География сервисов в транзитном коридоре за предыдущий год расширилась до 33 городов в Европейском союзе: появились ещё 11 точек сбора грузов, среди которых Барселона, Льеж, Люксембург, Будапешт, Верона и т. д. Кроме того, на территории Китая ещё 27 городов были интегрированы в общее грузовое железнодорожное сообщение между Европой и Китаем. Между различными точками в Европе и Китае, а также транзитными пунктами на этом направлении, существует более 55 маршрутов, среди которых ключевыми (по объёму в ДФЭ) служат Чунцин — Дуйсбург, Сиань — Малашевиче и Чэнду — Лодзь. В октябре 2019 г. были успешно запущены два пилотных поезда по маршруту Сиань — Нойс, общее транзитное время следования которых составило 12 суток.

Распространение коронавируса нанесло серьёзный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений. В связи с этим фактором правительства государств и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок.

Снижение грузопотока в мировом и локальных масштабах вследствие закрытия границ стран, массового закрытия торговых точек, роста курса доллара, изоляции населения, снижения спроса и покупательной способности, а также закрытия многих фабрик и заводов по всему миру на карантин – перевозить становится нечего и некому.

В настоящий момент российские логистические компании переживают не лучшие времена. По оценкам экспертов, только в России убытки транспортного сектора на начало мая 2020 г. превышают 230 млрд. руб., причем большая часть приходится на авиационный сегмент, практически остановивший логистические операции. В тяжелой ситуации оказались и автотранспортные компании.

Два главных потока товаров – ЕС и Китай – были существенно сокращены в связи с пандемией. Рынки автомобильных, авиа- и морских перевозок падают день ото дня.

Из-за экономических последствий эпидемии снижается импорт товаров из стран Евросоюза и, наоборот, экспорт из России в ЕС. Усиление карантинных мер при прохождении таможни провоцирует задержки и увеличение сроков доставки. Как следствие, меняются логистические цепи международных перевозок и растет внутрироссийский трафик.

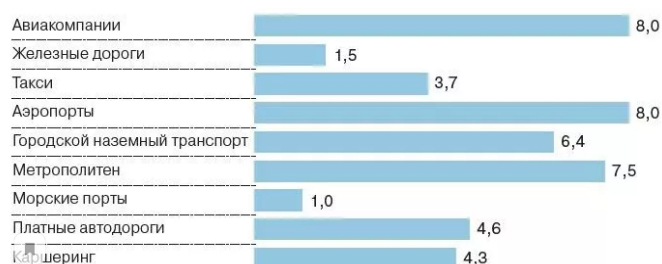


Рис. 1. Доля потерь в годовой выручке (%)

Отрасль железнодорожных перевозок также переживает кризис, однако наблюдаются и позитивные тенденции. Восстанавливается грузовой поток из стран Азии. На фоне экономического спада ОАО «РЖД» приняло беспрецедентные меры для стимулирования перевозок скидками на транспортировку угля, антрацита и др. Со скидкой до 42,5% отправляются и социально значимые грузы в крытых вагонах. ОАО РЖД отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% с опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара – на 85,6%, овощей – на 42,3%. В операторском сегменте продолжает развиваться циклический спад – замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов.

В связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морской транспорт произойдет перераспределение объемов на сухопутные перевозки, особенно на маршрутах Азия – Европа. Несмотря на то, что границы открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры могут замедлять скорость доставки автомобильным транспортом. Это открывает перспективы для железнодорожных перевозок. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов.

Железнодорожные транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между Россией, ЕС и Китаем. Кроме того, именно железная дорога в ближайшие несколько лет станет одним из основных логистических каналов для обеспечения бесперебойной торговли между РФ, Китаем и Европой и доставки противозидемических средств.

Работая над данной статьей, я поняла, что не ошиблась с выбором своей профессии, так как железная дорога будет продолжать развиваться во всех направлениях включая международные перевозки, несмотря ни на что, независимо от преград.

Список литературы

1. Воронов В.И. Международная логистика. Вестник университета (Государственный университет управления), 2014. - с.700. – Текст : электронный.
2. Сайт Международные перевозки железнодорожным транспортом. – URL : <http://avtopravozashita.ru/perevozki/zheleznodorozhnye/mezhdunarodnye-zheleznodorozhnye-perevozki.html>. – Текст : электронный.
3. Терешина Н.П. Управление инновациями на железнодорожном транспорте: монография / Н.П. Терешина, И.Н. Дедова, Ю.И. Соколов, В.А. Подсорин; под общ. ред. Н. П.Терешиной. –Москва : МИИТ, 2014. – Текст : непосредственный.
4. Терешина Н.П., Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. Исследование конъюнктуры транспортного рынка в условиях цифровизации процессов управления // Журнал «Экономика железных дорог», №6 –2018. – Текст : непосредственный.
5. Развитие железнодорожного транспорта в России: история, состояние на данный момент, развитие и перспективы. – URL : <https://fb.ru/article/391043/razvitie-jeleznodorojnogo-transporta-v-rossii-istoriya-sostoyanie-na-dannyiy-moment-razvitie-i-perspektivy>. – Текст : электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

Фролов Д.А.

Научный руководитель: Кудрявцева Л.Н.

*Ухтинский техникум железнодорожного транспорта –
филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I», г. Ухта, Россия,*

ПЕРВЫЕ ШАГИ, ВОЕННЫЕ ГОДЫ

История отделения началась в июне 1942 года, когда для эксплуатации вновь построенной линии Котлас - Воркута и строящейся - Котлас - Коноша создали управление Северо-Печорской железной дороги. В состав магистрали включили железнодорожные линии Котлас - Кожва, Котлас - Киров и строящийся участок Коноша - Котлас.

Основная задача дороги заключалась в обеспечении связи северных районов с центром России. «Для народного хозяйства страны значение железной дороги Котлас - Воркута трудно переоценить. Через непроходимую тайгу и тундру, через районы вечной мерзлоты она открывает доступ к огромным богатствам, тающимся в недрах далекого Севера. Для Коми АССР Северо-Печорская магистраль таит огромные возможности дальнейшего развития промышленности, сельского хозяйства, железнодорожного и водного транспорта, культурного расцвета богатого северного края...», - говорится в отчете «Строительство железнодорожной линии Котлас - Кожва».

В 1946 году Северо-Печорскую магистраль переименовали в Печорскую. Состояла она из двух отделений - Ижемского и Княжпогостского. Через четыре года в состав дороги включили принятую в постоянную эксплуатацию железнодорожную линию Кожва - Воркута (Воркутинское отделение). В декабре 1957 года станцию Ижма преобразовали в город Сосногорск, а Ижемское отделение переименовали в Сосногорское. В июле 1959 года Печорскую магистраль передали Северной железной дороге.

РАЗВИТИЕ В ПЕРИОД ДО 2007 ГОДА

Модернизация дорожного хозяйства - залог успешной работы в условиях рынка. Среди инвестиционных проектов - строительство волоконно-оптической линии связи на участках Микунь - Кослан, Сосногорск - Воркута, Чум - Лабытнанги.

Продолжается модернизация линии Чум - Лабытнанги: строительство двухцепной высоковольтной линии электропередач на протяжении 145 км, жилых и служебно-технических зданий на станциях Елецкая, Никита, Джинтуй и Лабытнанги.

На станции Кожва было намечено строительство цеха по ремонту и обслуживанию путевой техники ПМС-110, на станции Микунь - реконструкция системы освещения и очистных сооружений. В планах - техническое перевооружение участка Инта - Воркута и устройство автоматических блокпостов на линии Сыня - Усинск с использованием системы контроля за состоянием участков пути.

Планируется капитально отремонтировать здания механических мастерских Интинской и Печорской дистанций пути, цех дефектоскопии на станции Елецкая. Разноплановые работы по капремонту санитарно-бытовых помещений, цехов и оборудования намечены в локомотивных депо Сосногорска, Печоры и Воркуты, а также в вагонном хозяйстве станций Сосногорск, Ветлосян, Инта, Усинск. Полностью обновят посты электрической централизации на станциях Каджером, Юкост, Печора, Кожва, Инта, Уса. Особое внимание уделяется реконструкции котельных в Елецкой и Инте, сети тепло- и водоснабжения на станции Воркута.

Интенсивно развивающаяся экономика Республики Коми и Ямало-Ненецкого автономного округа, которые обслуживает Сосногорское отделение, - это для железнодорожников и дополнительные грузы, и развитие инфраструктуры.

Второе рождение, например, получила станция Обская, где был построен завод по производству метанола мощностью 500 тыс. тонн в год. Весь объем произведенной

продукции будут направлять на экспорт по железной дороге в цистернах и специальных контейнерах. Для налива светлых химических продуктов около станции установят многофункциональный железнодорожный терминал. Ожидаемое увеличение грузопотока потребует строительства дополнительных подъездных путей и развития инфраструктуры участка Чум - Обская - Лабытнанги. В перспективе - организация железнодорожного маршрута Обская - Котка (Финляндия).

Особая роль отводилась терминалу на станции Обская, а также реализации активно обсуждаемого в российских правительственных и бизнес-структурах проекта «Урал Промышленный - Урал Полярный» - строительство прямого железнодорожного сообщения между северными месторождения и промышленными регионами Среднего и Южного Урала.

На север от станции Обская железную дорогу до Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения строил ОАО «Газпром». На восточном направлении планируется строительство магистрали Лабытнанги - Салехард - Надым. На юге появилась линия Обская - Средний Урал. Таким образом, Обская стала крупной грузовой станцией, имеющей стратегическое значение.

РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ

Инвестиционные вложения ОАО «РЖД» в инфраструктуру на территории Республики Коми увеличиваются. Ведется строительство жилья для железнодорожников, технических зданий, обновляется инфраструктура железнодорожных предприятий. Постоянно модернизируется и ремонтируется железнодорожный путь, в том числе на участках с вечной мерзлотой на линиях Чум – Лабытнанги, Чум – Воркута.

Новый железнодорожный вокзал, возведенный по технологии модульного строительства, открылся в городе Сосногорск. Проект реализован в рамках трехстороннего соглашения о сотрудничестве между правительством Коми, ОАО «РЖД» и администрацией муниципального района «Сосногорск». По данным пресс-службы Северной железной дороги, в Сосногорске впервые в России здание железнодорожного пассажирского комплекса возведено по технологии модульного строительства. Одноэтажное здание состоит из 16 блоков, каждый из которых представляет собой каркас из металлоконструкций, обшитых гипсоволокнистыми плитами и утеплителем. В ходе реконструкции более чем в два раза увеличилось пространство вокзала. Ранее общая площадь здания составляла 400 кв. м., после реконструкции - более 1 тыс. кв. м.

МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

12 декабря 2019 года холдинг ОАО «РЖД» получил благодарственное письмо от Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации О.Ю. Голодец за проект «Система слетов молодежи ОАО «РЖД». Данный проект одержал победу в номинации «Среда обитания» VI Всероссийского конкурса лучших практик работодателей «Создавая Будущее». В 2019 году эксперты признали систему слетов молодежи ОАО «РЖД» лучшей в плане создания благоприятной среды для всестороннего раскрытия и реализации потенциала сотрудников.

Целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД» – основополагающий документ молодежной политики холдинга. Программа направлена на совершенствование методов и форм реализации молодежной политики, а также координацию деятельности подразделений холдинга в направлениях кадровой, информационно-коммуникационной, социальной, образовательной и патриотическо-воспитательной работы, проводимой среди молодых сотрудников, членов их семей и потенциальных молодых работников холдинга.

Сегодня в ОАО «РЖД» работает свыше 340 тысяч молодых работников в возрасте до 35 лет, что составляет 42,2% от численности всего персонала. По целевым направлениям ОАО «РЖД» в вузах и техникумах (колледжах) железнодорожного транспорта обучается около 40 тысяч человек. Ежегодно свыше 8 тысяч выпускников высших и средних профессиональных учебных заведений начинают трудовую деятельность в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД».

Основная цель программы – привлечение, профессиональное становление и на этой основе развитие молодых работников.

Основная целевая аудитория программы – молодые работники холдинга (в возрасте от 17 до 35 лет) и потенциальные работники холдинга (молодые люди на рынке труда, студенты, учащиеся образовательных учреждений начального профессионального образования, школьники, дошкольники).

Выпускникам образовательных организаций очной формы обучения в возрасте до 30 лет присваивается особый статус – статус молодого специалиста [2].

ОАО «РЖД» ПОСТОЯННО В РАЗВИТИИ

Основные направления развития железнодорожного транспорта, включая ОАО «РЖД» как системообразующую компанию, базирующиеся на идеологии инновационного «прорыва», определены в утвержденной в июне 2008 года Правительством Российской Федерации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Стратегия предусматривает строительство новых железнодорожных линий, повышающих конкурентоспособность и укрепляющих транспортную целостность страны, выравнивающих уровень транспортной обеспеченности населения отдаленных регионов страны, создающих условия для появления новых точек экономического роста. Особенно масштабное строительство новых железных дорог планируется в Сибири и на Дальнем Востоке.

В соответствии с целевым вариантом Стратегии до 2030 года предусмотрено строительство 20,7 тыс. км новых железнодорожных линий, обновление более 23 тыс. локомотивов, около 1 млн. грузовых вагонов, более 23 тыс. пассажирских вагонов и 24,5 тыс. ед. моторвагонного подвижного состава.

Таким образом, результатами реализации Стратегии будут коренная модернизация инфраструктуры, качественное обновление подвижного состава с полной заменой парков с истекшим сроком службы, масштабное расширение сети железных дорог, повышение эффективности и безопасности работы отрасли. Будут созданы инфраструктурные условия для обеспечения территориальной целостности, обороноспособности страны, ускорения роста российской экономики и свободного передвижения граждан. При этом плотность железнодорожной сети будет увеличена на 24% при полной ликвидации ограничений по пропускной способности.

А четыре субъекта Российской Федерации (Республики Алтай и Тыва, Магаданская область, Ненецкий автономный округ) впервые получают доступ к железнодорожному транспорту.

В качестве «прорывных» направлений технического развития, предусмотренных в Стратегии, можно выделить:

- коренную модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры, позволяющие увеличить пропускную способность железнодорожных линий, улучшить транспортные связи Российской Федерации и обеспечить повышение конкурентоспособности и национальной безопасности страны.

- рост контейнеризации перевозок и внедрение технологии мультимодальных логистических систем.

- подготовку подвижного состава и инфраструктуры для организации тяжеловесного движения (протяженностью 13,8 тыс. км) на основных направлениях сети и формирование новых требований к подвижному составу в части снижения ремонтоемкости и повышения его производительности.

- строительство высокоскоростных магистралей (1,5 тыс. км) и создание опорной сети скоростного движения (протяженностью 10,9 тыс. км) российских железных дорог.

Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года включает два этапа.

В течение первого этапа – этапа модернизации железнодорожного транспорта (2008 – 2015 годы) были обеспечены необходимые пропускные способности на основных направлениях перевозок и осуществлена коренная модернизация существующей инфраструктуры, к 2015 году был обновлен подвижной состав с исключением парка с истекшим сроком службы.

Этап динамичного расширения сети железных дорог (2016 - 2030 годы) предполагает интенсивное строительство инфраструктуры для развития новых «точек» экономического роста в стране. Оно будет осуществляться с одновременным выходом отечественного железнодорожного транспорта на мировой уровень технико-технологического развития [3].

ЗАБОТА О СОТРУДНИКАХ

Политика ОАО «РЖД» в области охраны труда направлена на обеспечение безопасных условий труда, снижение производственного травматизма, сохранение жизни и здоровья работников.

Ежегодно в ОАО «РЖД» на основе предложений департаментов, управлений, железных дорог и дирекций разрабатывается Программа по улучшению условий и охраны труда. Для внедрения наиболее эффективных технических средств, обеспечивающих безопасность труда, в Программе предусматриваются централизованные инвестиции.

По инвестиционной программе для локомотивных, вагонных и пассажирских депо поставлялись аппараты для очистки воздуха от вредных веществ, тепловые завесы, что позволило улучшить условия труда работникам указанных хозяйств и снизить количество случаев заболеваний.

Для хозяйства электрификации и электроснабжения планировалась поставка комплектов технических средств «Безопасность труда», применение которых снизила вероятность поражения работников электрическим током при работе на устройствах контактной сети и электроснабжения.

Приобретение газоанализаторов для котельных и канализационных колодцев с аварийно-спасательным снаряжением обеспечило снижение уровня риска отравления работников хозяйств гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения; связи и вычислительной техники при работах в подземных коммуникациях, колодцах и котельных.

Поставленные для хозяйств: вагонного, управления перевозками и автоматики и телемеханики модульные пункты обогрева позволили улучшить условия труда осмотрщиков-ремонтников, составителей поездов, их помощников, регулировщиков скорости движения вагонов, электромехаников и электромонтеров СЦБ.

Поставка переносных радиостанций для сигнальщиков позволила снизить риск травмирования работников хозяйства пути и сооружений от наезда подвижного состава.

В 2019 году на реализацию Программы израсходовано 2,5 млрд. рублей, в том числе 236,6 млн. рублей за счет централизованных инвестиций и 2,3 млрд. рублей – за счет бюджетных средств железных дорог.

Ежегодно на выполнение мероприятий по охране труда компанией расходуется в среднем 7 млрд. рублей.

На официальном сайте «ОАО РЖД» в разделе «Вакансии» я определил профессии, в которых Сосногорский регион нуждается в первую очередь: регулировщик скорости движения вагонов (СО), составитель поездов (СО), приемосдатчик груза и багажа (СО), дежурный стрелочного поста (СО), дежурный по железнодорожной станции (СПО), дежурный по парку железнодорожной станции (СПО), агент системы фирменного транспортного обслуживания (СПО), оператор СТЦ (СПО). Я изучил профессиональный стандарт «Специалист по организации управления движением поездов, производства маневровой работы на отдельных пунктах». Подробно разобрал требования избранной профессии к человеку (гражданские и моральные качества, способности, навыки, знания, умения, опыт, здоровье), сравнил эти требования со своими индивидуальными качествами и выявил соответствующие и несоответствующие. Наметил план самовоспитания и развития

необходимых качеств. Я хочу работать в ОАО «РЖД». Я буду дежурным по железнодорожной станции!

Список литературы

1. Самое северное на Северной. – Текст : непосредственный // Северная магистраль. – 2007. - № 29. – С. 2-3.
2. Целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД» (2016 - 2020 гг.)» // ОАО «РЖД» : [официальный сайт]. – 2016. – Режим доступа : <https://old-doc.rzd.ru/doc/public/ru>
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р. – Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.

ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ ХОРОШИХ И ВАЖНЫХ, НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Алферова В.В.

Научный руководитель: Каргапольцева Н.Г.

КОГПОАУ «Вятский железнодорожный техникум» г. Киров, Россия

Железнодорожный билет возбуждает
больше надежд, чем лотерейный.
Поль Моран

Почему я выбрала профессию, связанную с железной дорогой?

Наверное, каждый человек хоть раз в своей жизни задавал себе вопрос: почему я учусь именно в данной сфере? Ответы могут быть абсолютно разными. Например, за кого-то выбор делали родители, кто-то пошел учиться из-за выгоды, а кто-то пошел по своему желанию.

А как же я могу ответить на этот вопрос?

Выбирая профессию, я начала размышлять, что мне нравится, к чему у меня есть способности, что советовали близкие и друзья. Я вспомнила, что я очень люблю путешествовать, решать острые ситуации, ведь сидеть на месте – это очень скучно! И тут я поняла, что моя душа лежит к профессиям железнодорожного транспорта.

Когда вы едете на поезде в путешествие, в другой город в гости, по рабочим делам или на учёбу, сразу вспоминаете и благодарите работников железнодорожной отрасли. Дежурный по станции, диспетчер, машинист, путеец, начальник вокзала, проводник... Продолжать этот список можно бесконечно. Все без исключения вносят большой вклад в бесперебойную работу железной дороги. Труд этот очень ответственный и требует немало усилий, знаний.

Я узнавала все, искала везде, где только можно, обошла все сайты про железную дорогу, так же связывалась с друзьями, работающими на железной дороге, спрашивала: «Как им их работа, трудно ли?» Получала ответы не всегда положительные, но это еще больше и притягивало.

Профессия железнодорожника заинтересовала очень давно. Еще с начальной школы я присматривалась к проводницам, как и что они делают. Видела в фильмах прекрасных женщин и мужчин проводников. А самым главным фактором моего целенаправленного решения стало то, что многие мои родственники работают на железной дороге.

Моя тётя, Писарева Елена Александровна (рис.1) – получила среднее профессиональное образование в Нижегородском железнодорожном техникуме, стаж работы – 26 лет; и дядя Писарев Евгений Николаевич (рис.2) – получил высшее образование в САМГУПС, стаж работы – 20 лет; работают дежурными по станции в Нижнем Новгороде. Тётя часто характеризует свою работу дежурного по станции, как человека, который одним

движением руки, одним нажатием кнопки быстро и уверенно руководит передвижением множества поездов, контролирует работу станции, следит за тем как выполняется погрузка, выгрузка, прием, формирование и отправление составов.



Рис. 1. Писарева Е.Н.



Рис. 2. Писарев Е.Н.

Тётя, Пысина Ольга Васильевна (рис. 3) работает кассиром на станции Пинюг, получила среднее профессиональное образование в Вятском железнодорожном техникуме, стаж работы – 5 лет. Оля всегда говорит, что эта профессия очень востребована в современном мире. И каждый человек, отдавший себя данной профессии должен быть добрым, честным, стрессоустойчивым и внимательным.



Рис. 3. Пысина О.В.

Так же Быкова Ирина Витальевна (рис.4), получила среднее профессиональное образование в филиале СамГУПС в г. Кирове, на данный момент работает приемосдатчиком груза уже 10 лет. Пройдя такой большой путь не легкой профессии, Ирина поделилась своими впечатлениями: «Эта профессия подойдёт тебе, если ты интересуешься математикой, логистикой, транспортом и информационными технологиями. И самое главное - как и многие железнодорожные профессии для девушек, эта не окажется простой. Придется много трудиться, чтобы качественно выполнять должностные обязанности».



Рис. 4. Быкова И.В.

От своих родных я знаю, что эта профессия помогает раскрыть всю красоту нашей Земли. Да, не удивляйтесь, как космонавт, возвратившийся из космического полета, с особой остротой воспринимает все краски и запахи родной планеты, так и железнодорожник, вернувшись из поездки, испытывает счастье от скрипа снега на родной улице, от легких облаков над головой, от дождевых капель на разгоряченном лице. Он идет по земле с ощущением исполненного долга, своей необходимости для людей, значимости, несравнимой ни с чем гордости и чувством собственного достоинства. Как это здорово! Работа железнодорожника нелегкая, нужны люди сильные, смелые, выносливые и внимательные. Поэтому железная дорога выбирает настойчивых, умных и смелых людей. Мне хотелось бы встать в их строй. И меня потянуло, узнавать все о профессии проводника.

Железнодорожные профессии относятся к разряду квалифицированных, к работниками стальных магистралей предъявляются высокие требования. Поэтому следует пройти обучение в университетах, техникумах, которые занимаются подготовкой специалистов в сфере железнодорожного транспорта. Я считаю, что если желаешь построить успешную карьеру, то важно развивать профессиональные навыки. К таким навыкам можно отнести скорость реакции, внимательность к мелочам и хорошую память – они просто необходимы для того, чтобы тебя заметили и поставили на руководящую должность [1]. И как подсказывает опыт взрослого поколения нашей семьи, лучше всего начинать с рабочей профессии, чтобы узнать «подводные камни».

Конечно же, прежде всего, меня привлекает романтика дальних дорог, возможность попутешествовать, познакомиться с новыми людьми и интересными достопримечательностями нашей удивительной страны - России. Однако я понимаю, что эта престижная работа на железнодорожном транспорте потребует обширных знаний, определенных умений и навыков по доставке грузов, а также навыков общения с пассажирами. Об этом нам говорят сейчас на занятиях наши преподаватели и мастера.

Разумеется, моя будущая специальность потребует таких человеческих качеств, как пунктуальность, внимательность, выносливость, стрессоустойчивость, дружелюбность, терпение. Нужно быть общительной, способной к установке связей, контактов. Да и здоровье должно быть крепким, зрение и слух отличными. Кроме того, железнодорожники должны быть выносливыми и иметь хорошее здоровье. Что бы стать настоящим профессионалом, будущие работники железной дороги изучают законы физики, систему сигналов общей и пожарной безопасности, конструкцию вагонов и их узлов, правила техники безопасности, компьютерные программы и многое другое.

При окончании техникума я получу диплом по специальности «Сервис на транспорте (по видам транспорта)» и квалификацию «Специалист по сервису на транспорте», дополнительно – свидетельство по рабочей профессии «Проводник пассажирского вагона».

В данной специальности рассматривается трудоустройство по четырем направлениям работы:

- 1) Дирекция железнодорожных вокзалов;
- 2) Центры по обслуживанию пассажиров железнодорожного транспорта;
- 3) Центры по обслуживанию грузоотправителей/грузополучателей;
- 4) АО «ФПК» - проводник пассажирского вагона.

Работники железнодорожного вокзала обеспечивают качественное обслуживание пассажиров и посетителей железнодорожного вокзального комплекса по предоставлению услуг: по перемещению ручной клади и багажа, приему, хранению и выдаче ручной клади, предоставлению справочно-информационных услуг, услуг по размещению и пребыванию пассажиров и посетителей в залах и комнатах отдыха пассажиров.

Ежедневно тысячи людей совершают поездки в дальнем, местном и пригородном сообщении, а также на станциях грузятся и выгружаются миллионы тонн грузов, которые требуют регулярного и качественного обслуживания. Данные операции выполняют работники Сервисных центров по обслуживанию пассажиров и грузоотправителей / грузополучателей. Любая поездка начинается с выбора маршрута и оформления договора перевозки. И вот тут без кассира, одного из самых важных работников на железных дорогах, не обойтись. Кассир не только продает билеты пассажирам, перевозочные документы, но ещё и занимается оформлением и проверкой документов. В его обязанности входит учет, контроль, связь с клиентами железнодорожного транспорта. За этими вполне обыденными для железнодорожника словами скрывается высокая степень ответственности, прежде всего материальной.

Проводник поезда (пассажирских вагонов) — профессия для тех, кто любит путешествия и новизну ярких впечатлений. Постоянная смена пейзажей за окном, калейдоскоп новых лиц, общение с самыми разными людьми — такова внешняя сторона работы проводника, которую называют романтикой большой дороги.

А внутренний смысл работы проводника — обеспечить максимальный комфорт и безопасность поездки пассажирам. Образно говоря, проводник — это «маленький хозяин большого вагона». Кроме того, проводник работает с техническим оборудованием вагона: водоснабжением, отоплением, электроснабжением, вентиляцией, а также поддерживает санитарную чистоту в вагоне. Проводник также отвечает за комфорт и удобства пассажиров, следующих именно в его вагоне.

Узнавая новую информацию, я наткнулась на очень интересный заголовок на сайте: «Плюсы и минусы профессии железнодорожника». Решила зайти и посмотреть, оказалось очень интересно.

Плюсы:

- высокая востребованность;
- уважение в обществе;
- высокий уровень дохода;
- льготы;
- возможность посещать новые города;
- возможность карьерного роста.

Минусы

- высокий уровень ответственности;
- тяжелый физический труд;
- частые командировки;
- ночные смены;
- неблагоприятные погодные условия [2].

Таким образом, моя будущая профессия очень важна и ответственна. Со своей стороны, я постараюсь приложить максимум усилий, чтобы стать хорошим специалистом и содействовать дальнейшему процветанию стальной магистрали. Железная дорога для меня — все, это моя жизнь, мое будущее.

Список литературы

1. Концептуальные основы управления мотивацией трудовой деятельности на предприятиях в современных условиях // Железнодорожный транспорт. Экономические исследования. - 2004. – Текст : непосредственный.
2. Сайт Народное образование . – URL : <https://narobraz.ru/professii/professiya-zheleznodorozhnik-plyusy-i-minusy.html>. Текст : электронный.
3. Глазков В.Н., Лекции по дисциплине «Организация сервиса и туристического обслуживания на железнодорожном транспорте», 2012. – Текст : непосредственный.

РАЗДЕЛ 3. Профессии в рамках специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог

МОЙ ВЫБОР – МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА

Спесивцев Я.С.

Научный руководитель: Хрулева Н.В.

*ГАПОУ Свердловской области «Нижнетагильский железнодорожный техникум»
в г. Нижний Тагил, Свердловской области, Россия*

Если вы удачно выберете труд
и вложите в него душу,
то счастье само отыщет вас.

К. Д. Ушинский

Выбор профессии – сложный и ответственный шаг в жизни каждого человека. От того, насколько он адекватно совершен, отвечает ли выбранная профессия способностям, интересам и склонностям, является ли востребованной на рынке труда, дает ли возможность для карьерного роста, зависит то, как сложится дальнейшая жизнь. Выбор профессии есть замечательное сочетание трех параметров - «Хочу», «Могу» и «Надо». И когда, это происходит, то мы имеем то, что называется призванием, созвучным потребностям окружающих, общества, государства. Удачно выбранная профессия повышает самоуважение и позитивное представление человека о себе. Возросший динамизм жизни затронул и мир профессий: он стал чрезвычайно динамичен и изменчив. В настоящее время на смену монопрофессионализму приходит полипрофессионализм: уже недостаточно овладеть одной единственной профессией. В наше время востребован специалист, овладевший несколькими смежными профессиями. И лучший пример такой профессии – это машинист локомотива.

Профессия машинист локомотива появилась вместе с созданием первого поезда и с прокладкой железной дороги. 27 сентября 1825 года в Англии между Стоктоном и Дарлингтоном прошел первый грузопассажирский поезд. Машинистом локомотива был его изобретатель – Джордж Стефенсон. В Российской Империи первые профессионалы, умеющие управлять локомотивами, появились в 1834 году. В то время поезда ходили в основном из Санкт-Петербурга в Москву со скоростью почти 33 км/ч. В это же время возник вопрос о том, кто будет управлять такой сложной техникой. Чтобы поездка была безопасной, человек должен обладать определёнными знаниями, навыками, а также иметь высокую скорость реакции. Для этого сначала нужно было выучиться на эту профессию. В Российской Империи в 1834 году появился первый машинист тепловоза. После этого уже многие люди шли учиться на профессию, чтобы иметь возможность водить составы. Тогда же впервые была написана должностная инструкция машиниста локомотива. В СССР железные дороги активно развивались, возникла необходимость перевозить на дальние расстояния людей и грузы. В связи с этим работа машинистом поезда стала престижной и востребованной. В настоящее время железные дороги России являются второй по величине транспортной системой мира (7%), уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20% грузооборота и 15% пассажирооборота всех железных дорог мира.

На современной железной дороге представлено множество самого разнообразного транспорта, который отличается своими техническими характеристиками, назначением или другими параметрами. Например, электровоз. Данный вид техники относится к локомотивам, при этом он имеет электрический двигатель. Используется электровоз чаще всего при грузовых перевозках. Управляет этой техникой машинист электровоза.

Машинист электровоза – это квалифицированный рабочий, который умеет управлять данным видом локомотива и хорошо знаком с его устройством, способен провести незначительные слесарные и инженерные работы, осуществить техобслуживание состава.

Рабочий день машиниста электровоза начинается с предрейсового инструктажа. Он получает последовательную информацию о маршруте: Где идут ремонтные работы? На каких участках введены ограничения скорости? На каких участках сложные метеоусловия? Вся эта информация зафиксирована в компьютере и в специальном журнале.

Перед рейсом локомотивной бригаде (машинисту и его помощнику) необходимо пройти медосмотр. Измерение давления, пульса, тест на алкоголь необходимы и обязательны.

Любая поездка должна фиксироваться для дальнейшего разбора действий машиниста. Поэтому перед рейсом необходимо получить у дежурного не только маршрутный лист, но и специальную кассету регистрации для записи поездки. И только теперь машинист и его помощник принимают электровоз: внимательно его осматривают, получают справку об удовлетворительном состоянии тормозов, бланк предупреждения о скорости на маршруте. Покидать рабочее место во время движения электровоза машинист не имеет права. Даже обязательный осмотр машинного отделения в пути следования проводит помощник.

Следить за дорогой и приборами, контролировать работу электровоза – все это обязанности машиниста. На пульте в кабине машиниста огромное множество кнопок, тумблеров и кранов. С их помощью машинист управляет сложной машиной.

До конца 90-х годов все действия машиниста фиксировались на скоростемерную ленту. Сейчас на большинстве электровозов устанавливается электронная система КЛУБ (комплекс локомотивных узлов безопасности). Именно для этой системы предназначена кассета регистрации, которую машинист получает перед рейсом. К концу поездки КЛУБ фиксирует полный отчет о действиях машиниста: контроль разрешенной скорости, прием и обработка сигналов радиоканала и спутниковой навигационной системы, состояние тормозного оборудования. В конце поездки кассету сдают либо дежурному по депо, либо оператору депо и уже потом эту кассету расшифровывают и оценивают действия машиниста.

Кроме того комплекс контролирует бдительность машиниста. Внимание рулевого электровоза контролируется очень строго. КЛУБ только часть целого комплекса устройств по проверке сосредоточенности.

Главное оружие, которое контролирует состояние рулевого электровоза ТСКБМ (телемеханическая система контроля бодрствования машиниста). Она состоит из специального браслета, приемника сигналов и контроллеров системы. Там есть датчик, который измеряет сопротивление кожи машиниста. Датчик на металлической части браслета имеет два электрода и находится в контакте с кожей запястья. Информация о сопротивлении кожи в закодированном виде передается на приемник и контроллер. У засыпающего человека сопротивление изменяется реже и датчик мгновенно реагирует. При срабатывании датчиков включается система подтверждения работоспособности машиниста.

Помимо современных систем проверки бдительности есть еще одна – традиционная. Еще со времен паровозов на железной дороге принято приветствовать бригаду встречного поезда и рабочих поднятием руки. Этот жест не просто проявление вежливости. Поднятие руки – условный сигнал, говорящий о том, что машинист не спит.

Все вышеизложенное дает право сделать вывод о том, что профессия машинист локомотива требует таких человеческих качеств, как пунктуальность, внимательность, выносливость, стрессоустойчивость. Это профессия, в которой трудятся сильные, смелые люди, способные на ежеминутный поступок, единственно правильное решение, от которого зависит жизнь и безопасность пассажиров и сохранность перевозимых грузов.

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года определяет основные мероприятия в области развития человеческих ресурсов, а именно «обеспечение железнодорожного транспорта (на всех уровнях) профессионально подготовленными рабочими массовых профессий, специалистами и руководителями,

ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры на железнодорожном транспорте».

В этом направлении работают образовательные организации железнодорожного профиля. К их числу относится Государственное автономное профессиональное образовательное учреждение «Нижнетагильский железнодорожный техникум». В техникуме ведется подготовка по программе подготовки квалифицированных рабочих и служащих – «Машинист локомотива». Выпускники получают квалификацию: помощник машиниста электровоза, помощник машиниста электропоезда, помощник машиниста тепловоза, слесарь по ремонту подвижного состава. Также имеется возможность обучаться, или продолжить обучение в заочной форме по программе подготовки специалистов среднего звена – 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог и получить квалификацию «Техник». Обучение по специальности позволит расширить вид деятельности от управления локомотивом до эксплуатации и технического обслуживания локомотива, обеспечения безопасности движения подвижного состава, разработки технологических процессов ремонтных работ отдельных деталей и узлов подвижного состава железных дорог, диагностирования состояния узлов, агрегатов и систем подвижного состава, планирования и организации деятельности коллектива исполнителей, контроля и оценка качества выполняемых работ, оформления технической документации.

Нижний Тагил - родина первого паровоза России. Знаменательным событием является ежегодное проведение в нашем техникуме межрегионального конкурса профессионального мастерства среди студентов высших и средних профессиональных образовательных организаций по профессии «Машинист локомотива». В конкурсе принимают участие лучшие студенты, обучающиеся по этой профессии. Конкурсные задания выполняются на действующих тренажерах и на рабочем локомотиве ВЛ-11.

Интересны рассказы машинистов, услышанные во время прохождения производственной практики, дающие информацию о профессии машинист локомотива. Многие имеют достаточно большой опыт работы. И никто не жалеет о выбранной профессии.

Работа по профессии «Машинист локомотива» имеет большие перспективы. Во-первых, обучение – это всегда престижно, а после обучения очень просто и оперативно можно найти себе рабочее место, потому что данная профессия является очень востребованной и высокооплачиваемой. Во-вторых, повышением класса (их у машинистов четыре), ростом зарплаты за выслугу лет. Кроме того, машинист локомотива может работать в локомотивных депо бригадиром или техником, мастером по ремонту подвижного состава, дежурным по депо. Ну и, конечно же, возможность карьерного роста при условии получения среднего или высшего профессионального образования по специальностям связанным с эксплуатацией, обслуживанием транспортных средств.

Список литературы

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

2. Гребцов А.Г. Выбираем профессию. Советы практического психолога / А.Г. Гребцов.- Санкт-Петербург : Питер, 2009. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

Брынкин В.Н.

Научный руководитель: Ненашев С.Д.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Рязани, г. Рязань, Россия*

Работа в ОАО «РЖД» всегда пользовалась большой популярностью. Одна из самых востребованных и хорошо оплачиваемых железнодорожных профессий – машинист поезда. Но стать им не так-то просто. Сначала придется поработать помощником у опытного машиниста.

Помощник машиниста — это второй пилот в кабине локомотива. Он следит за исправной работой локомотива и вместе с машинистом контролирует ситуацию по пути следования: показания светофоров, сигнальных знаков и указателей. Важно ничего не упустить, ведь в пути мелочей не бывает.

История профессии

Вести поезд поручается локомотивной бригаде. Ранее, во времена паровозов, она состояла из машиниста, его помощника, одного-двух кочегаров и смазчика, который обслуживал локомотив в депо. Затем место паровозов заняли тепловозы, и в бригаду вместо смазчика и кочегаров был включен дизелист, который контролировал работу дизель-машины. Сейчас, во времена электровозов, в составе локомотивной бригады остались только два сотрудника ОАО «РЖД» – машинист и помощник машиниста.

Описание и характеристика профессии

В целом работа помощника машиниста заключается в выполнении таких функций:

- 1) контроль исправности средств радиосвязи и безопасности;
- 2) обеспечение безопасного движения составов и локомотивов в процессе осуществления пассажирских и грузовых перевозок;
- 3) выполнение заданий машиниста в части технического обслуживания локомотива;
- 4) устранение выявленных неисправностей.

Сейчас помощники привлекаются в основном на грузовых и пассажирских составах дальнего следования. Пригородную электричку или состав метро чаще всего поручают вести одному опытному работнику, молодых помощников ему дают только для обучения и прохождения практики [1,2].

Профессиональные обязанности

Помощник машиниста считается техническим исполнителем. В его должностные обязанности входит:

- 1) оперативное выполнение распоряжений машиниста, диспетчеров, дежурных по станциям и депо, а также инструкторов;
- 2) обеспечение постоянной радиосвязи с ответственными лицами по ходу движения поезда;
- 3) техническое обслуживание локомотивов во время остановок и стоянок на маршруте, а также при приемке и сдаче локомотива;
- 4) соблюдение режима движения поезда в соответствии с режимными картами;
- 5) контроль функционирования агрегатов и узлов электровоза или тепловоза, инвентаря, систем связи и безопасности, в частности пожаротушения;
- 6) устранение неисправностей по ходу движения, если это невозможно – принятие мер к освобождению перегона для других составов;
- 7) ведение учета расхода топлива и смазочных материалов;
- 8) ведение необходимой маршрутной документации, внесение записей в журнал замечаний;
- 9) визуальный контроль процесса посадки и высадки пассажиров при управлении моторвагонным средством (электричка, метро);

10) замена машиниста, если тот по каким-то причинам не может вести состав, для остановки поезда, недопущения его самопроизвольного движения и оповещение диспетчера, дежурных по станциям и машинистов ближайших поездов.

Помощник машиниста обязан знать все нормативные документы, касающиеся работы на железнодорожном транспорте, в том числе нормы техники безопасности, охраны труда. Он должен разбираться в устройстве электровоза и тепловоза, возможных причинах возникновения неисправностей в основных системах локомотива и способах их устранения. Кроме того, помощник обязан знать нормы расхода дизельного топлива или электроэнергии в различных режимах движения, и вносить предложения относительно их экономии [1,2].

Перспективы профессии

Молодой человек, который решил учиться в железнодорожном техникуме на помощника машиниста, может не бояться остаться без работы. ОАО «РЖД» является огромной системой, которой всегда будут нужны квалифицированные рабочие руки. Главное – это ответственность и желание выполнять свои обязанности качественно.

Список литературы

1. Сайт Новости образования . – URL :
<https://edunews.ru/professii/obzor/transportnye/pomoshchnik-mashinista.html>. – Текст :
электронный.
2. Сайт Википедия. – URL : <http://ru.wikipedia.org> . – Текст : электронный.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ЖИЗНЬ МОЯ – О МАШИНИСТАХ ЛОКОМОТИВОВ

Ларькин Н.А., Устинов Д.Н.

Научный руководитель: Ненашев С.Д.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Рязани, г. Рязань, Россия*

Первый русский министр путей сообщения России Павел Петрович Мельников, уверенный в значимости железных дорог для России, говорил, что железнодорожный транспорт – это актуальный вид транспорта именно более для России, чем для Европы, потому что климатические условия и широта территории наделяют железные дороги такими качествами, как незаменимость и драгоценность для нашей страны. И это, действительно, так. Ведь итоги Крымской войны показали острую нужду России в железнодорожной сети в Европейской части страны. Но на реализацию подобного рода проекта финансовых средств к тому времени Россия не имела, поэтому наша страна привлекла отечественный и зарубежный частный капитал [1].

Одновременно с появлением железных дорог появилась профессия машиниста. В 1834 году в Российской империи появились первые специалисты, умеющие управлять локомотивами. Тогда поезда работали на направление из Санкт-Петербурга в Москву. Скорости были низкими. Тогда локомотивы развивали скорость в 33 км/ч.

Вообще, машинист поезда — это такой человек, который умеет управлять локомотивом и хорошо знает его устройство, способен осуществить техобслуживание состава, провести незначительные слесарные работы. Так же он умеет контролировать толпу и общаться с людьми во время стрессовых ситуаций, пользоваться радиосвязью и обязан досконально знать правила эксплуатации локомотива.

Из-за необходимости перевозить людей и грузы на большие расстояния в СССР активно начали развивать железные дороги. За счёт этого работа машиниста стала престижной. Поэтому и в наши дни очень востребованы квалифицированные машинисты [2].

В России за счёт железных дорог производятся огромные по объёму перевозки пассажиров и грузов. По сравнению с авиационным и автомобильным железнодорожный

транспорт очень выгоден, т. к. дешево, экологически чисто и быстро доставит с комфортом пассажиров и грузы до пункта назначения.

Пропагандируя престижность работы, высокую и стабильную заработную плату, большое количество льгот, возможность карьерного роста, можно привлечь молодёжь к работе машинистом.

Машинист может пойти работать на геолого-разведывательный объект, в метрополитен, в шахту, на железную дорогу. Что бы получить должность нужно иметь опыт работы, поэтому после получения образования легче устроиться помощником. Машинист получает класс в зависимости от квалификации, поэтому новички не имеют никакой категории. Стать специалистом третьего класса можно уже после года работы, сдав экзамен. Ещё через год можно получить второй класс, а затем и третий. Квалификация влияет на уровень зарплаты [1,3].

В зависимости от формы обучения и от базового образования на получение профессии уйдёт от полугода до пяти лет. Стать помощником машиниста можно имея неоконченное среднее образование. Это позволяет получить практический опыт работы и потом приобрести специальность машиниста по упрощённой схеме. Также можно получить квалификацию техника в железнодорожном колледже или техникуме и на последних курсах освоить профессию помощника машиниста. Все машинисты регулярно проходят аттестацию для подтверждения квалификации и получения лицензии.

Машинисты обязаны уметь быстро реагировать на разные ситуации, не смотря на то, что поезда идут по железнодорожной колее, и машинисты часто работают на одном и том же направлении, им всё равно нужно следить за приборами, соблюдением правил эксплуатации электроподвижного состава, помехами на пути следования. Основная сложность и опасность работы машинистом в том, что поезда следуют на огромных скоростях и имеют большую массу, из-за чего времени на принятие верного решения катастрофически мало.

Также, машинист должен знать особенности участка пути, на котором он работает, так как малейшая заминка вызовет отставание от графика, что, в свою очередь, может привести к аварийной ситуации.

Ещё машинист должен знать техническую составляющую электроподвижного состава для выявления неисправностей и, при возможности, его ремонта.

И, наконец, самое главное. Машинист должен внимательно относиться к своему здоровью, так как оно является важным критерием для работы. Каждый раз перед и после поездки машинист и помощник машиниста проходят обязательное медицинское обследование. Так же он должен раз в 3-4 месяца проходить полное обследование для подтверждения профпригодности.

Востребованность и доступность – основные положительные моменты этого варианта карьеры. С каждым годом количество профильных вакансий увеличивается. Даже молодые специалисты без опыта работы могут рассчитывать на хорошее место. Разнообразие вариантов обучения также считается существенным плюсом.

Многих в направлении привлекает то, сколько зарабатывают машинисты. Сотрудники могут рассчитывать на высокий базовый оклад, внушительные премии за выслугу лет и безаварийную службу [4,5].

В зависимости от условий, предоставленных работодателем, социальный пакет может содержать расширенную медицинскую страховку, оплаченные поездки в санаторий.

Существенный минус профессии – значительные нагрузки на здоровье. Работника ожидает многочасовой рабочий день. При этом сотрудник практически все время находится в одном положении и даже не имеет возможности размяться. Это негативно сказывается на общем состоянии человека [5].

Современные составы доведены до максимума в плане технических характеристик, но все равно сохраняется риск развития «вибрационной болезни».

Многих напрягает необходимость постоянно находиться в замкнутом пространстве. Отсутствие общения у машинистов, работающих в одиночку, иногда негативно сказывается

на психике. Эта карьера не подойдет человеку, который плохо ладит с техникой – сотрудник должен уметь справляться с незначительными неполадками, оценивать качество работы устройств.

Машинист РЖД выполняет такие функции как:

- управление разными видами поездов (пассажирские, грузовые) на различных маршрутах (пригородные или дальние), а также промышленными и маневровыми локомотивами;
- обеспечение стабильной работы всех узлов и механизмов для наиболее рационального движения поезда;
- приемку и проверку технического состояния поезда локомотива перед рейсом;
- постоянную связь с работниками, ответственными за перемещение транспортных средств;
- соблюдение утвержденного графика движения;
- мониторинг состояния контактной сети, сигналов светофоров, путей и показаний приборов;
- контроль посадки / высадки пассажиров;
- устранение неисправностей по ходу движения;
- обеспечение безопасной доставки людей и грузов в пункт назначения;
- руководство локомотивной бригадой [6].

Список литературы

1. <https://edunews.ru/professii/obzor/transportnye/mashinist.html>
2. <https://profitworks.com.ua/professii/transportnaya-sfera/mashinist-poezda>
3. <https://www.examen.ru/add/manual/spisok-professiy/professia-mashinist/>
4. <https://narobraz.ru/remont-i-stroitelstvo/professiya-mashinist-osnovnye-plyusy-i-minusy-vybora-sut-ego-raboty.html>
5. Лысков, С.И. Введение в специальность Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог : Учебное пособие для техникумов и колледжей ж.-д. транспорта / С.И. Лысков . – Москва : Издательство «Маршрут», 2005. – 230 с. – ISBN 5-89035-284-9. – Текст : непосредственный.
6. Леоненко, Е.Г. Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность движения : учеб. пособие / Е.Г. Леоненко . – Москва : ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2017. – 224 с. – ISBN 978-5-89035-996-4 – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

Кондюрин А.Н.

Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта УрГУПС,
г. Екатеринбург, Россия*

Машинист поезда – железнодорожник, управляющий пассажирскими и грузовыми поездами, электропоездами различных сообщений и назначения. Машинистом способен стать далеко не каждый желающий. Машинист ведёт поезд, управляя локомотивом. Машинист и помощник машиниста должны быть уверенными в себе и своих действиях, иметь высокое чувство ответственности, быструю реакцию, способность концентрировать внимание, отличное зрение (в том числе цветовое зрение), острый слух. Болезни сердца, сосудов, центральной нервной системы, бронхиальная астма, нарушение вестибулярного аппарата, проблемы опорно-двигательной аппарата, ограничивающие движение,

противопоказаны при такой работе. Машинист поезда (помощник машиниста) выполняет главную функцию железных дорог – перевозку груза и пассажиров [1].



Рис. 1. Перевозка пассажиров

Машинист вместе с помощником должны работать по графику, соблюдая правила и сигналы. Ситуация на дороге меняется очень часто. Она может зависеть от погоды, от других участников движения. Движение на огромной скорости часто связано с неожиданными событиями. Даже обладателям технических профессий необходимо учиться на машиниста, получать практический опыт под контролем профессионалов [2].

Мне нравится изучать устройство и конструктивные особенности локомотивов, правила технической эксплуатации железных дорог РФ, инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах и вообще все дисциплины, связанные с моей будущей профессией. Знаю, что машинист может работать на железных дорогах общей сети, на рудниках, на промышленных предприятиях (внутризаводские пути), на шахтах. Жизнь очень непредсказуемая, и, хотя у меня в планах, работать на железной дороге, но, может, придется поработать на внутризаводских путях, или на шахте, что тоже довольно интересно.

Еще в прошлом году, на онлайн обучении нам показывали тренажер, на котором занимаются будущие помощники машиниста. На мониторе воспроизводится реальная картина, которую видит машинист из окна локомотива. Учащиеся старших курсов переключали рычаги, щелкали тумблерами, и вот состав трогается со станции в нужном направлении, набирает скорость. Очень хочется выйти с дистанционного обучения и тоже поработать на данном тренажере.

Что я еще знаю о своей будущей профессии. Помощник делает вспомогательную работу, а машинист ведёт локомотив. Машинист с помощником составляют локомотивную бригаду. При заступлении на смену нужно проходить медосмотр. Потом принять поезд, активировать кабину. Отработать маршрут. Вечером сдать поезд.

Я выбрал именно эту специальность потому что это почетная работа, не однотипная. У машинистов, что не мало важно для меня в будущем, хорошая заработная плата, льготы. И самое главное – это романтика путешествий. Машинисты видят изо дня в день на работе – поля, леса, реки и озера. Наблюдают закаты и восходы, разные погодные условия. К тому же, спрос на рынке труда на квалифицированных машинистов очень высок, что тоже я учитываю в наше время, в условиях пандемии. Конечно, это довольно сложная специальность, помощник машиниста всегда должен выкладываться на полную катушку и качественно выполнять порученные ему обязанности. Ведь от этого зависит не только техническая исправность механизмов поезда, но и безопасность пассажиров.

Считаю, что работа помощником машиниста, а в перспективе – работа машинистом локомотива, сулит хорошие перспективы.

Список литературы

1. Энергоэффективное управление движением поездов с электрической тягой : монография / Ю. П. Волощенко, А. Р. Гайдук, А. А. Зарифьян, П. Г. Колпахчян. — Санкт-Петербург : Лань, 2018. — 320 с. — ISBN 978-5-8114-2634-8. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/99216>
2. Подвижной состав железных дорог – 2 : практикум : учебное пособие / П. В. Дворкин, Д. Н. Курилкин, М. Н. Панченко [и др.]. — Санкт-Петербург : ПГУПС, 2019. — 54 с. — ISBN 978-5-7641-1349-4. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/153602>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

Ларионов Е.Я.

Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта УрГУПС,
г. Екатеринбург, Россия*

Как только были проложены первые рельсы и выпущен первый поезд, остро встал вопрос о его управлении.

С детства мне была очень интересна железная дорога. Гуляя с родителями, я часто останавливался на мостах, чтобы услышать гудок проходящего поезда.

Заканчивая школу, я уже был твердо уверен, что свяжу свою жизнь с железной дорогой.

Во-первых, меня заинтересовала профессия машиниста своим разнообразием, путешествием по дорогам родной области, знакомства с новыми людьми, развитие в разных направлениях.

Во-вторых, меня заинтересовал уровень образования и разносторонность во время обучения. По окончании учебного заведения предоставляется рабочее место, что редкость в наше время. Так же хотелось бы отметить, что бонусом к профессии «Помощник машиниста» я могу получить профессию «Слесарь по ремонту подвижного состава», она тоже может помочь в дальнейшем трудовом пути.

В-третьих, уровень и статус организации дальнейшего места работы. ОАО «РЖД» оказывает большую помощь для своего персонала: социальные пакеты, официальное место работы, помощь семьям.

Россия – железнодорожная страна. Сегодня поезд или метро являются самыми экономичными и популярными видами транспорта, позволяющими людям преодолевать расстояния между городами и непосредственно в них. Поэтому и профессия машинист в последние годы «на коне».

Профессия помощника машиниста требует пунктуальности, ответственности, предельной концентрации, внимательности и стрессоустойчивости на максимальном уровне. Поездки на длительные дистанции требуют выносливости, а также хорошей реакции, отличного зрения и слуха. Физическая форма и темперамент играют одну из ключевых ролей при выборе данной профессии.

Работа машинистом и помощником машиниста – это сложная работа с высокой долей ответственности и огромными требованиями, но возможностью иметь интересную жизнь и хороший доход. Ну и как же без романтики, которая заключается в поездках в различные места по территории всей страны.

В заключение хотелось бы сказать, что нужно выбирать профессию, которая нравится и доставляет удовольствие от работы, где можно работать с комфортом.

Список литературы:

1. Энергоэффективное управление движением поездов с электрической тягой : монография / Ю. П. Волощенко, А. Р. Гайдук, А. А. Зарифьян, П. Г. Колпахчян. — Санкт-Петербург : Лань, 2018. — 320 с. — ISBN 978-5-8114-2634-8. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/99216>
2. Подвижной состав железных дорог – 2 : практикум : учебное пособие / П. В. Дворкин, Д. Н. Курилкин, М. Н. Панченко [и др.]. — Санкт-Петербург : ПГУПС, 2019. — 54 с. — ISBN 978-5-7641-1349-4. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/153602>

МАМА, Я СТАНУ ИСПЫТАТЕЛЕМ

Фрайденберг И.А.

Научный руководитель: Глебов В.В.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта УрГУПС,
г. Екатеринбург, Россия*

Стать космонавтом или летчиком – это были детские мечты наших родителей. Время изменилось, а значит, появились новые, современные, престижные профессии. Останутся и вечные, такие как врач, учитель, пожарный... Это всегда будет благородным выбором, но не моим призванием.

Не так давно я поступил в колледж железнодорожного транспорта УрГУПС. В этом колледже сильные преподаватели и отличная столовая. Перед студентами колледжа постоянно встает проблема – это большой выбор железнодорожных профессий. В будущем я могу стать помощником машиниста, слесарем по ремонту подвижного состава, поездным диспетчером, заниматься ремонтом путей... На сегодняшний день меня заинтересовала одна непонятная профессия - испытатель железнодорожных конструкций. Кто это такой? Что он делает? Справлюсь ли я?..

Если в школе вы любили проводить опыты на физике и химии, а после школы бежали домой смотреть «Галилео», скорее всего, эта профессия вам подойдет. Пока одни инженеры создают новые детали для локомотивов, другие усердно пытаются их сломать. Вот этим то и покорила меня профессия.

Итак, начнём с истории. Первая в России лаборатория для испытания железнодорожной техники появилась в 1932 году на Подмосковной станции Щербинка [1]. Научно-испытательный центр объединил более 30 лабораторий по испытанию подвижного состава и отдельных конструкций. Именно здесь и появились первые испытатели железнодорожной техники [2].

Многие подумают, лаборатория - это колбочки, пузырьёчки, химические вещества, но в нашем случае, это обычный цех. В лаборатории испытаний материалов и конструкций 6 цехов и более 50 испытательных стендов. Среди них прессы, гидравлические машины, ударные установки и термокамеры. С их помощью инженеры проводят более 100 видов исследований. График работы у исследователей зависит от того, какие исследования проводятся в лаборатории. Обычно опыты проводят с 09:00 до 18:00. За это время испытатели успевают провести множество экспериментов. Самое короткое испытание - на ударные нагрузки, для него готовят деталь, к примеру, элемент рельса. Его держат в морозильной камере около 3 часов, чтобы металл стал хрупким. После рельс загружают в копровую установку. На высоте 10 метров закреплён груз весом 1 тонну, во время испытания его сбросят на охлаждённый рельс. Этот опыт проводят в связи с тем, что 2/3 нашей

территории находятся в холодных районах, поэтому создание рельсов низкотемпературной надёжности довольно актуальны. В среднем за год в лаборатории проверяют на прочность 8 километров рельсов, 110 тяжёлых литых рам и балок, 25 сварных стыков рельсов. А ещё колёса, бандажи, пружины, гайки, а так же несколько сотен деталей железнодорожной техники. Вы только вдумайтесь в эти объёмы! И ведь для каждой детали нужны свои методы исследований. Всего таких методик более 500.

Как говорят испытатели, каждая деталь уникальна и таит в себе загадки, которые приходится разгадывать, а это довольно увлекательно. И после того, как узнаешь результат эксперимента, ты начинаешь размышлять, что бы такое предложить и как это исправить, как усовершенствовать и что бы изменить.

Обычно испытателями становятся люди, которые в прошлом имели отношение к технике. От инженеров и механизаторов до металлургов и трактористов. У каждого испытателя узкая специализация в химии, физике, математике или материаловедении.

В России подобных центров железнодорожной техники около 10. И этой профессией владеет всего 100 человек. Такие объёмы работы и всего 100 человек!

Недавно обнаружил довольно интересную лабораторию. Основной задачей Северной химико-технической лаборатории является организация и проведение входного и технологического контроля качества, веществ, материалов и иной продукции, поступающей в подразделения функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах Северной железной дороги, а так же обеспечение единства и необходимой точности измерений, достоверности и независимости результатов при осуществлении анализа испытываемых объектов [3].

Теперь у меня появилась ещё одна цель: побывать в одной из таких лабораторий и понять, стану ли я сто первым испытателем.

Список литературы

1. <http://www.corp.vniizht.ru/?id=146>
2. <http://rzdrtv.ru>
3. <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=2224>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА

Горбунов Е.А.

Научный руководитель: Минязева Г.З.

ГАПОУ СО «Уральский железнодорожный техникум», г. Екатеринбург, Россия

Когда мы отправляемся в путь на электропоезде, то не видим человека, который отвечает за нашу жизнь в поездке. Работа машиниста скрыта от глаз, но очень важна и ответственна. Нам она кажется простой, ведь сейчас всё автоматизировано: нажимай на кнопки, двигай рычаг и сиди на месте целый день. Но на самом деле это далеко не так. О профессии пассажирам известно мало.



Рис. 1. Локомотив

Машинист – это человек, управляющий пассажирскими или грузовыми поездами различных назначений. Машинист управляет локомотивом. Одно из главных требований – крепкое здоровье, потому что работа сложная. Вставать надо рано, к ненормированному графику сложно привыкнуть. Конечно, нужны хорошее зрение и острый слух. В начале и после смены – проверка здоровья. У машиниста должны быть быстрая реакция, уверенность в себе и своих действиях. Он должен быть спокоен – ведь он работает с людьми [1].

Какие плюсы и минусы у профессии?

Ночная работа – это сложно. Ведь не зря же машинист на пять лет раньше уходит на пенсию. Едешь в одном направлении утром, например, два часа, и не имеешь права поесть, а хочется. От этого развивается одна из частых профессиональных болезней – гастрит. Многочасовой рабочий день в сидячем положении приводит к ещё одной болезни – геморрою. Да и вообще это негативно сказывается на общем физическом состоянии. Если ты не ладишь с техникой, тебе не подойдёт эта карьера. Ну и самое нехорошее – это несчастные случаи. Это очень сильно действует на психику, особенно молодых помощников машинистов.

Машинист обязан вызвать полицию на пути, скорую, очистить локомотив, его колеса и рельсы и дальше трогаться в путь. Но по регламенту в таких случаях машиниста должны освободить от работы на остаток дня, но, как правило, он идёт на рейс дальше, потому что работать за него некому.

Плюсов, немало. Это многочисленные бонусы в виде льгот, чистое рабочее место, бесплатный проезд на электричке и один раз в год – на поезде дальнего следования по России, льготы на ипотеку, кредиты, полный медицинский осмотр раз в год, ранний выход на пенсию, пролонгированный отпуск, повышенная зарплата без задержек, неплохая пенсия, возможности карьерного роста, востребованность профессии. И, конечно, романтика дорог и постоянное движение.

Половина увольнений происходит после несчастных случаев, не все способны перебороть это в себе, начинается истерика, человек винит себя в гибели другого. Ну и вторая половина – это люди, физически не выдерживающие ранние подъемы, долгие рабочие дни или возможность в новогоднюю ночь быть не с семьей и друзьями. Последнее особенно распространено среди молодых машинистов.



Рис. 2. Вид из кабины локомотива ночью

А теперь, немного из истории профессии...

После появления в XIX веке множества сложных машин и механизмов появились и люди, профессией которых стало управление этими машинами, а именно, машинисты. Так как видов машин довольно много и они очень отличаются друг от друга, всегда требуется уточнение, машинистом чего является данный специалист: локомотива, крана, экскаватора или чего-то другого. Различные механизмы и приспособления для облегчения жизни или труда человек придумывал очень давно. Но непосредственно машины появились лишь после того, как был изобретен паровой двигатель. Тогда же стали появляться и люди, обученные

для управления этими машинами. После изобретения самоходного крана появилась профессия машиниста крана, когда был придуман комбайн – стала необходимой профессия машиниста комбайна. Машинисты локомотивов работали в команде еще со времен первых паровозов, которые приводились в движение с помощью парового котла.



Рис. 3. XIX век

Значимость профессии в современном обществе.

Профессия машиниста в современном обществе очень востребована. Железнодорожный транспорт до сегодняшнего дня один из важнейших для народного хозяйства. И в 19, и в 20 веке поезда перевозили сырье и готовую продукцию, людей, а во время войн – солдат и раненых, боеприпасы и оружие. Железнодорожные составы везут за границу на экспорт зерно, а оттуда ввозят различные товары и продукты. И на каждом локомотиве должен быть грамотный, квалифицированный машинист.

Подготовка машинистов и помощников машинистов для любого государства является очень важным делом, в связи с этим в августе 2019 года состоялось важное событие для железнодорожной отрасли – Международный салон «пространства 1520» «PRO//Движение.Экспо». Проектно – конструкторское бюро локомотивного хозяйства – филиал ОАО «РЖД» (ПКБ ЦТ) является одним из отраслевых, инжиниринговых и аналитических центров, которое выполняет комплексное сопровождение деятельности локомотивного, пассажирского и инфраструктурного бизнес-блоков Компании. ПКБ ЦТ приняло активное участие в салоне и представило новые разработки в области тренажеростроения для обучения персонала локомотивных бригад.

Тренажерный комплекс создает эффект присутствия в реальном времени благодаря использованию аналогов подлинных кабин локомотивов и пультов управления, устройств безопасности и систем автоведения, которые выполнены на основе конструкторской документации заводов-изготовителей, а также отображению путевой обстановки на основе видеофильма и в 3D-графике.

В настоящее время в процессе эксплуатации находятся более 300 таких комплексов, которые используются при подготовке локомотивных бригад и моторвагонного подвижного состава [2].

Сейчас создаются лучшие условия для работы по этой профессии, потому что идет модернизация тягового подвижного состава, локомотивный парк обновляется. Кабины оборудованы современными устройствами безопасности. Чтобы ими управлять, нужны хорошие базовые знания. Не случайно на должность машинистов приходят выпускники средних и высших отраслевых учебных заведений – молодые, грамотные, теоретически подготовленные, заточенные на карьерный рост. И это радует, тем более, что условия для роста есть [3].

Особенности профессии «Машинист локомотива»

Главное требование к машинисту – профессионализм, обладание техническим мышлением, внимательность, так как ошибки на дороге непростительны, они ведут к

трагическим результатам. Профессия машиниста довольно распространена, ведь сетью железных дорог опутана не только наша страна, но и вся планета. Даже под землей найдется работа для машинистов, ведь там ходят поезда метрополитена. Рисков в профессии машиниста вполне достаточно, как для своей жизни, так и для жизни других людей, особенно, если это машинист пассажирского поезда. Огромная ответственность, невозможность совершить ошибку, необходимость подчинить себе сложнейший механизм – это трудно, но многих привлекают именно эти трудности и стремление их преодолеть. Профессия эта, к тому же, довольно романтична, ведь рельсы, на которые машинист смотрит из окна локомотива, ведут его в далекие края.



Почему я выбрал профессию помощника машиниста локомотива

Я любил смотреть на поезда и завидовал пассажирам, находящимся в вагонах. Это так здорово, вести такой огромный локомотив, знать, что ты везёшь пассажиров или какие-нибудь грузы. Ведь людей надо доставить к месту назначения и грузы тоже. От меня будет зависеть благополучное путешествие. Я должен буду внимательно следить за приборами и дорогой. Эта профессия накладывает огромную ответственность за жизнь людей и грузов. Кроме того, я хочу посмотреть на просторы нашей Родины, увидеть, как меняется пейзаж за окном локомотива. Эта профессия всегда будет нужна стране. Я поступил в Уральский железнодорожный техникум, где недавно открылись две новые мастерские по компетенции WorldSkills Russia «Управление локомотивом», в которых имеются тренажерные комплексы, необходимые для получения практических навыков по профессии «Помощник машиниста». Тренажёр электровоза 2ЭС10 помогает почувствовать себя в кабине реального локомотива, который тянет за собой тысячи тонн груза. Программно-технический комплекс для изучения и контроля физических процессов и устройства пневматической тормозной системы подвижного состава, который помогает разобраться в сложной тормозной системе поезда, понять, как правильно ими управлять и устранять неисправности [4]. Настоящая колесная пара, на которую давят тонны груза, и она должна быть всегда в исправном состоянии и проходить проверки. На колесной паре мы учимся выявлять неисправности, с которыми не допускается их эксплуатация, ведь любая неровность может нести серьезные последствия. И автосцепка СА-3, которая соединяет локомотивы с вагонами и вагоны между собой. Мы учимся ее разбирать и собирать, а также производить необходимые замеры с помощью специальных шаблонов [5].

Машинисты локомотивов могут работать на железной дороге, в метрополитене, на крупных заводах, шахтах и других предприятиях, использующих железнодорожные пути для внутреннего перемещения грузов.

По мере накопления опыта и совершенствования профессиональных качеств машинист может дорасти до начальника поездной бригады. Дальнейший карьерный рост связан с получением высшего образования по специальностям, связанным с эксплуатацией, обслуживанием или проектированием транспортных средств. Возможен и управленческий путь развития карьеры [6].

Список литературы

1. <https://moi-portal.ru/blogi/176280-moya-professiya-mashinist-lokomotiva/>
2. <http://urgt66.ru/events/item/236>
3. <https://www.profguide.io/professions/train-driver.html>
4. https://ru.wikipedia.org/wiki/железнодорожный_тормоз
5. Журнал «Локомотив» // Развитие тренажерных технологий для обучения локомотивных бригад. - 2019. - №11 – С. 10 – 11. – Текст : непосредственный.
6. <https://www.spb.kp.ru/daily/26833.4/3872955/>

СУЩЕСТВУЕТ МНОГО РАЗНЫХ ПРОФЕССИЙ, НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Турков А.Е.

Научный руководитель: Щебров А.А.

ГАПОУ СО «Уральский железнодорожный техникум», г. Екатеринбург, Россия

Меня зовут Александр Турков. Я студент 1 курса Уральского железнодорожного техникума. Я учусь по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог.

Все началось с самого детства. Вся моя семья работает в компании Российские железные дороги (ОАО «РЖД»). Мой дедушка и папа были машинистами, а мама с бабушкой работают в железнодорожной медицине.

Дедушка был машинистом первого класса, проработал он в этой должности 40 лет. Папа также был машинистом первого класса. Папа и дедушка не раз брали меня собой в поездки. Мне безумно нравилось, наблюдать за бесконечными рельсами и красивыми видами из окна кабины тепловоза.

Сейчас я получаю среднее профессиональное образование. В дальнейшем планирую поступить в Уральский государственный университет путей сообщения для получения высшего образования. Я веду здоровый, спортивный образ жизни. Это важный фактор для профессии машиниста. Раньше занимался спортивной борьбой, имею спортивный разряд кандидата в мастера спорта. На данный момент занимаюсь смешанными единоборствами (ММА).

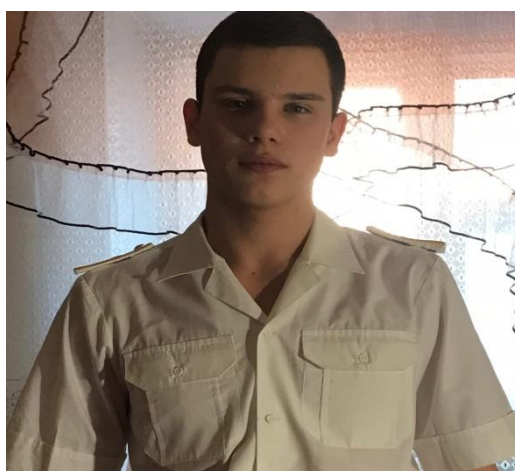


Рис. 1. Турков Александр

В Уральском железнодорожном техникуме, где я обучаюсь, созданы все условия для получения качественного образования. Здесь имеется 4 мастерских: механообрабатывающая, слесарная, токарная, электромонтажная, оснащенная электрическим действующим

оборудованием. Также имеется 7 лабораторий: автоматических тормозов подвижного состава, электрических аппаратов и цепей подвижного состава, организации движения поездов, автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте, систем регулирования движением поездов, лаборатория безопасности движения.



Рис. 2. Уральский железнодорожный техникум

ГАПОУ СО «УрЖТ» (Уральский железнодорожный техникум) состоит из 3-х корпусов: учебный корпус, учебные мастерские, бытового корпус. Имеется общежитие. Здание учебного корпуса и учебных мастерских построено в 1978 году. В здании расположены учебные и административные кабинеты, мастерские, лаборатории, административные кабинеты. Здание бытового корпуса построено в 1978 году. В здании расположены: актовый зал, спортивный зал, тренажерный зал и пищеблок.



Рис. 3. Уральский железнодорожный техникум

Также в техникуме имеются специализированные кабинеты: механизации путевых и строительных работ, электроники, микроэлектроники и автоматики, инженерной графики, общего курса железных дорог, электротехники, технической механики, конструкции подвижного состава (электровозы, электропоезда), конструкции подвижного состава (вагоны), технической эксплуатации железных дорог и безопасности движения, организации перевозок грузов, железнодорожного пути и искусственных сооружений, технического обслуживания и ремонта железнодорожного пути, организации и технологии строительства, геодезии.

Профессия «Помощник машиниста»

Помощником машиниста называют специалиста, находящегося в подчинении у машиниста тепловоза или электровоза и выполняющего вспомогательные функции относительно обслуживания локомотива. История профессии уходит своими корнями в середину XIX века – время появления паровозов, когда для их обслуживания были задействованы сразу несколько человек: машинист и пара кочегаров.

С появлением тепловозов бригады сократились до двух человек – машиниста, осуществляющего управление локомотивом, и дизелиста, контролирующего работу дизельной установки. Современные локомотивные бригады состоят из машиниста и его помощника, способного в любой момент заменить своего наставника и взять управление электровозом в свои руки.

Основными задачами системы подготовки локомотивных бригад являются:

- обучение действиям в нестандартных и аварийных ситуациях
- обучение работе с современными локомотивными системами управления и безопасности
- обучение рациональным способам вождения поездов
- сокращение сроков и повышение качества обучения машинистов и помощников машинистов.

Для решения этих задач разработана система обучения с применением современных технических средств, включая тренажеры нового поколения. Именно с помощью этих тренажёров студенты отделения технической эксплуатации подвижного состава железных дорог совершенствуют свои навыки в управлении локомотивом.

В техникуме есть две мастерские по управлению локомотивами. В данных мастерских имеются: тренажёр локомотива ИП2К, тренажёр по тормозам, тренажёр локомотива 2С10, колёсная пара, автосцепка. Все эти тренажёры используются для отработки навыков помощника машиниста.

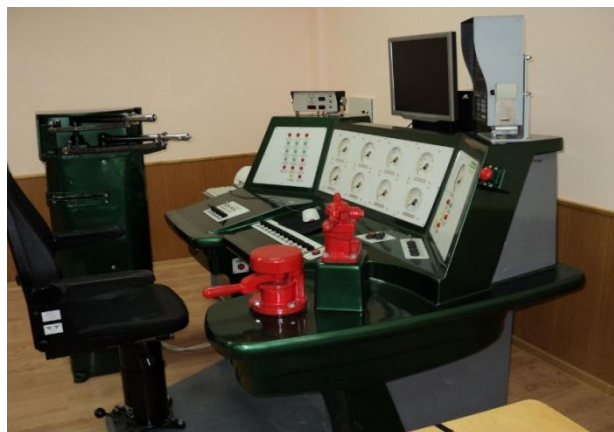


Рис. 4. Тренажёры нашего техникума

МОЙ ВЫБОР – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

Зинченко А.А.

Научный руководитель: Абынагиева Ж.Г.

ЧУ «Жезказганский колледж Бизнеса и транспорта», г. Жезказган, Казахстан

Специалист — это тот, кто знает
очень много об очень малом.

Батлер Н.

Железнодорожный транспорт является одним из главных связующих звеньев экономической отрасли страны. И подчас, пользуясь услугами железных дорог, не каждый знает, что чтобы поезда бегали по рельсам, тысячи специалистов разных профессий работают днем и ночью. При этом движение не должно прекращаться, несмотря на погодные условия, как например, на воздушном транспорте. В сильную жару и морозы железнодорожный транспорт должен обеспечивать стабильные бесперебойные перевозки пассажиров и грузов, не забывая между тем о безопасности! Наверное, поэтому часто говорят, стальные магистрали требуют от человека, реально, стального характера.

Самое интересное, что, как правило, в этой отрасли растут целые династии. Из поколения в поколения работники железных дорог передают свою безграничную любовь и богатый опыт своим детям и внукам. Так получилось и у меня. Мой отец всю жизнь проработал сначала помощником, а потом и машинистом тепловоза на подъездном пути, обслуживающим огромный градообразующий объект нашего региона ТОО «Корпорация Казахмыс». С самого детства я часто слышал его увлекательные рассказы о том, как непросто ему работает, но в то же время он отмечал высокую значимость своего дела. Понимание того, что мой отец занимается очень важным делом, растило во мне гордость за него и желание тоже быть нужным! Для любого парня хороший пример перед глазами в виде отца является стимулом быть достойным его. Так я и пошел по стопам своего отца, выбрав для себя специальность «Помощник машиниста тепловоза».

Желание получить качественные знания и развить профессиональные навыки – вот основные цели, которые я ставлю перед собой, чтобы в будущем быть хорошим специалистом.

В первую очередь, любой специалист железнодорожной отрасли должен точно знать ПТЭ, ИСИ и ИДП и в своей профессиональной деятельности строго соблюдать прописанные в них нормы.

Несмотря на то, что современные локомотивы имеют ряд преимуществ перед локомотивами прошлых лет, тем не менее, объем работы локомотивной бригады велик. И здесь без помощи помощника машинист один не справится.

Рабочий день локомотивной бригады начинается с отметки нарядчика о явке на работу. В обязанности локомотивной бригады, в том числе помощника машиниста тепловоза, входит прием тепловоза, который заключается в проведение ТО-1. Перед выездом дежурный по депо и инструктор-машинист проверяют служебную документацию локомотивной бригады, затем знакомят с инструкциями по срочным письмам, дорабатывают сданные инструкции, проверяют их формуляры, после чего выезжающая бригада проходит медицинский осмотр. В связи с распространением коронавирусной инфекции необходимо использование маски и антисептических средств. Это обязательное требование. Ведь эта бригада на протяжении смены будет отвечать за сотни человеческих жизней или обеспечивать сохранность тысячи тонн груза.

Локомотивная бригада после приема локомотива обязана своевременно доставить его к месту назначения. Локомотивная бригада должна быть информирована обо всех работах, связанных с перевозками, таких как вагонное хозяйство, дорожное строительство, энергоснабжение, организация движения, только зная все это, можно принять срочное

решение в любой ситуации, для обеспечения безопасности движения поездов и благополучно доставить пассажиров и груз.

В течение смены помощник машиниста выполняет ряд должностных обязанностей: техническое обслуживание локомотива и при выявлении устранение неисправностей; наблюдение за составом во время движения; наблюдение за состоянием железнодорожного полотна по ходу следования; подача сигналов в процессе движения.

Особое место занимает в работе локомотивной бригады повышение квалификации. Т.е. работники локомотивной службы согласно плану должны проходить технические занятия. С этой целью сегодня предусмотрен специальный штат инструкторов-машинистов, которые их обучают. Помимо занятий, проводимых в соответствии со специально утвержденной учебной программой, наставник проводит индивидуальную работу с молодыми специалистами. В связи со сложной ситуацией специалисты в течение года через онлайн систему получают соответствующие лекции, обучающие материалы, видеолекции. Кроме того, большое значение в депо придается направлению специалистов на специальные курсы и программы обучения.

Анализируя, мне кажется, опыт приходит не только с годами, но и с желанием приобрести его. Так, для меня хорошим источником профессиональных знаний, стало участие в Международной олимпиаде профессионального мастерства среди обучающихся технического и профессионального образования по квалификации «Помощник машиниста тепловоза».



Конкурсная программа содержала два основных тура. Теоретический тур направлен был на выявление уровня освоения общих и профессиональных компетенций, а практический тур - на проявление компетенций, востребованных на современном рынке труда с учетом требований работодателей, а также презентацию результатов практической деятельности.

Особый интерес вызвал у меня именно практический этап, который состоял из следующих заданий:

- 1) замер выбоин колесных пар;
- 2) сборка и разборка автосцепного устройства;
- 3) обмер автосцепного устройства шаблонами;
- 4) обмер колесной пары шаблонами;
- 5) смена шунтов электрических аппаратов;
- 6) замена неисправной детали электропневматического контактора;
- 7) замена неисправной детали электромагнитного контактора;
- 8) регулировка крана вспомогательного тормоза № 394;
- 9) осмотр и фиксация неисправностей механической части тепловоза 2ТЭ-10М;
- 10) проезд на тепловозе 2ТЭ-10М по тракционным путям локомотивного депо;
- 11) выполнение практического задания на тренажере тепловоза ТМЭ-2.

Согласно условиям конкурса участник должен был провести маневровые работы по железнодорожной станции с соблюдением правил ПТЭ и безопасности движения поездов.

В заключение, хотелось бы отметить, что непростой труд помощника машиниста является значимым для перевозочного процесса. Тот, кто хочет выбрать для себя эту

специальность должен готовиться к сложной и ответственной работе, но не стоит забывать и о том, что удача любит сильных!

Список литературы

1. Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих (выпуск 52), утвержденный Приказом Министра труда и социальной защиты населения Республики Казахстан от 3 сентября 2013 года № 426-ө-м. – Текст : непосредственный.

2. Положение об организации и проведении I международной олимпиады профессионального мастерства среди обучающихся технического и профессионального образования по квалификации 110806 2 – Помощник машиниста тепловоза. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА

Адиулин Т.А., Хабибуллин А.В.

Научные руководители: Куликов С.М., Логинов А.Н.

*Филиал ГАПОУ СО «Уральский железнодорожный техникум» в г. Красноуфимск,
г. Красноуфимск, Россия*

Машинист локомотива – это специалист на железнодорожном транспорте, который осуществляет управление локомотивом (тепловозом, паровозом, электровозом), а также управляет моторвагонным подвижным составом (электropоездом) [1]. Профессия машиниста локомотива является одной из наиболее престижных и ответственных на железнодорожном транспорте, которая требует наличия определенных умений и навыков, позволяющих в первую очередь обеспечить быструю, а главное, безопасную доставку пассажиров и грузов в определенных направлениях. Профессия машиниста требует пунктуальности, ответственности, предельной концентрации, внимательности и стрессоустойчивости на максимальном уровне. Поездки на длительные дистанции требуют выносливости, а также хорошей реакции, отличного зрения и слуха. Физическая форма и темперамент играют одну из ключевых ролей при выборе данной профессии. Профессия машиниста локомотива считается одной из пользующихся популярностью направлений подготовки. Сегодня инновационные технологические процессы стимулируют работников железнодорожного транспорта подстраиваться под изменяющиеся требования, в профессии останется только тот, кто будет на постоянной основе повышать свою квалификацию.

Развитие науки и техники на железнодорожном транспорте заставляет по-другому смотреть на роль железной дороги в будущем России. Каких-то лет 100 назад, основным видом транспорта на железной дороге был паровоз, а сегодня им на смену проходят тесты автоматизированные электровозы. Управление последними требует минимальных человеко-затрат, но вынуждает машиниста электropоезда глубже разбираться в системах железнодорожного транспорта, так как случись поломка в дороге, машинист должен немедленно выявить и устранить поломку, чтобы дотянуть поезд до вокзала или депо. Роль человека в будущем железной дороги не преуменьшена, так как теперь мало знать механическую конструкцию поезда. Так же современный машинист должен лучше разбираться в электротехнике и программировании, что бы успешно взаимодействовать с поездами нового поколения. Не смотря на автоматизацию поезда, полностью отказаться от машиниста в локомотиве – невозможно, так как в случае чрезвычайной ситуации (глюк программы, срабатывание стоп-крана, изменившиеся погодные условия и др.) он может предотвратить развитие ЧП в худшую сторону. Нельзя и преуменьшать роль железной дороги в торговле. Развитие Транссибирской железнодорожной магистрали – это одно из перспективных направлений торгового пути Европа-Россия-Китай. Для обозначения этого направления даже используется понятие «новый шелковый путь» [2]. Учитываю давление США на страны Европы из-за санкций в отношении торговли с Китаем, Россия может стать

перевалочным путем в торговле Китая и Европы. Так же сам путь гораздо быстрее, чем по морю. Сокращается множество издержек при перевозке на воде. Как видно из всего вышесказанного, профессия машиниста локомотива остается актуальной по сей день и в ближайшем будущем.

Профессия машиниста локомотива возникла, когда были открыты механизмы, способные передвигать многотонные машины в XIX столетии. Их обслуживал коллектив из 3-х человек: машинист, его помощник, а также кочегар. Первоначально, по рельсам шли небольшие составы всего из 4 вагонов. Их скорость никак не превышала 33 км/час. Но после увеличения мощности и скоростного режима до 42 км/час потребовались люди, которые бы справлялись с возрастающей нагрузкой. В дальнейшем, с развитием техники для ее управления требовалось все меньше работников [1].

Первый российский паровоз был построен на Урале, в 1833 году на Выйском чугуноплавильном заводе, находившемся на территории современного Нижнего Тагила. Авторами этого чуда техники были Ефим и Мирон Черепановы. Этот поезд стал настоящей гордостью Урала. А модель этого паровоза установлена в Екатеринбурге, на площади недалеко от железнодорожного вокзала [4]. Это изобретение послужило импульсом для железнодорожного строительства страны. И только в 70-е годы XIX в., когда железные дороги уже появились в центральных и северо-западных районах России, было развернуто железнодорожное строительство на Урале. Первый проект уральской железной дороги появился в 1861 г. Его автором был В. К. Рашет, управляющий нижнетагильскими заводами Демидова. Трасса должна была пройти через Средний Урал и соединить Обь и Волгу. Однако промышленники и купцы центра страны, Поволжья и Сибири настаивали на проекте линии от Нижнего Новгорода через Казань, Сарапул, Екатеринбург и Тюмень. Еще один проект дороги выдвинул осенью 1868 г. пермский предприниматель и пароходовладелец И. Любимов: от Перми к Тоболу, через Кунгур, Екатеринбург и Шадринск. В скором времени Министерство путей сообщения дало разрешение на изыскания этой трассы. Летом 1869 г. по приглашению Любимова инженер путей сообщения Соболевский произвел топографические изыскания местности, а профессор Казанского университета Н.А. Головкин исследовал каменноугольные залежи Среднего Урала. После этого был составлен проект, по которому к данному направлению была добавлена горнозаводская ветка от Екатеринбурга.

Сооружение трассы началось с подготовительных работ: отчуждения земель, сноса строений, вырубки леса, устройства временных дорог, постройки телеграфа, казарм и т. д. Вся линия была разделена на три части: первая - от Перми до селения Камасино, вторая - от Камасино до Кушвы и третья - от Кушвы до Екатеринбурга. Первое отделение дороги проходило по местности с множеством ручьев, рек, оврагов, поэтому здесь были сооружены деревянные мосты и уложены трубы. Самым сложным оказался участок от Камасино до Кушвы, строителям пришлось вырубать леса, делать выемки в горной породе, строить насыпи. Закончив главную трассу, строители приступили к Луньевской ветке. Крутые косогоры и каменистый грунт значительно усложняли работу. На Луньевской ветке был сооружен один из первых в Европе тоннель длиной 65 саженей. В 1878 г. закончили и открыли для движения поездов главную линию дороги, а в сентябре 1879 г. строительство было полностью завершено. Дорога получила название Уральской Горнозаводской и стала первой магистралью, построенной русскими инженерами и строителями на местности с горным рельефом.

Первым управляющим дорогой был назначен один из ее строителей - талантливый инженер Н. С. Островский. Дорога обслуживала частные и казенные заводы Сибири и Урала. После вступления ее в строй число промышленных предприятий начало увеличиваться. Например, в 1883 г. купцом Любимовым совместно с фирмой бельгийского инженера Сольве в верховьях Камы был построен химический завод, положивший начало отечественной содовой промышленности. Через два года вблизи Перми был построен стекольный завод Егорьева. Благодаря железнодорожному пути расширились рынки сбыта промышленного сырья, которое получило распространение на всей территории Урала и Западной Сибири [4].

В городе, где мы учимся и планируем остаться работать, одной из важных достопримечательностей, связанных с развитием железной дороги на Урале, является здание железнодорожного вокзала Красноуфимска. Оно было построено в 1915 году по проекту архитектора А.В. Щусева в стиле петровской эпохи. Ему принадлежат проекты многих вокзалов по линии Казанской железной дороги, в том числе и Казанского вокзала в Москве. Также по его проекту был построен Мавзолей В.И. Ленина. Кстати, по перрону Красноуфимского вокзала 25 января 1928 года прогуливался поэт Владимир Маяковский, вышедший из вагона размяться по дороге в Свердловск. Здание вокзала является памятником архитектуры начала XX века. И именно на этот вокзал прибыл первый поезд в Красноуфимск, 14 марта 1919 года. А через год прошел первый «сквозной» поезд через ст. Красноуфимск 30 июня 1920 года [4].

Однако решающее влияние на выбор профессии оказали преподаватели техникума, которые смогли заинтересовать железной дорогой. Красноуфимское профессиональное училище - одно из старейших в Свердловской области. В 1925 году на базе Красноуфимского паровозного депо было создано бригадное ученичество по обучению 25 человек по профессии «Слесарь по ремонту паровозов». В 1928 году была организована школа ФЗО с контингентом учащихся 100 человек. Производственных мастерских и учебных кабинетов не было, до 1930 года занятия проводились в паровозном депо. В 1940 году школа ФЗО реорганизована в железнодорожное училище №2, которое позднее вошло в систему «Трудовых резервов» страны. В данный период готовили кадры по профессиям: «Помощник машиниста паровоза», «Слесарь по ремонту паровозов», «Слесарь вагонник» и др. В 1996 году ЖУ-2 было переименовано в профессиональное училище № 97. В 2015 году Красноуфимское профессиональное училище становится филиалом ГАПОУ СО «Уральский железнодорожный техникум».

После долгих раздумий мы решили выбрать профессию «Машинист локомотива». Эта очень интересная и увлекательная профессия, ведь железные дороги в нашей стране играют большую роль. Когда мы выбирали себе профессию, долго задумываться не пришлось, потому что в мыслях часто представляли себе, как два человека - машинист и его помощник - справляются с локомотивом, обеспечивая его безопасное движение на всем пути следования. Конечно же, прежде всего, нас привлекает романтика дальних дорог, возможность попутешествовать, познакомиться с новыми людьми и интересными достопримечательностями нашей удивительной страны - России. Однако мы понимаем, что эта престижная работа на железнодорожном транспорте потребует обширных знаний, определенных умений и навыков по доставке грузов и пассажиров в разных направлениях. Профессия «Машинист локомотива» очень востребованная, а также это хорошо оплачиваемая профессия. Но труд машиниста не прост, ведь на него ложится большая ответственность за локомотив, его груз и пассажиров. Об этом нам говорят сейчас на занятиях наши преподаватели и мастера. Разумеется, будущая специальность потребует таких человеческих качеств, как пунктуальность, внимательность, выносливость, стрессоустойчивость, да и здоровье должно быть крепким, зрение и слух отличными. Это профессия, в которой трудятся сильные, смелые люди, способные на ежеминутный поступок, единственно правильное решение, от которого зависит жизнь и безопасность пассажиров, команды, людей за окнами состава да и самого поезда. У машиниста всегда есть помощник, на которого он может положиться. И работая в паре, они управляют большим локомотивным составом. Поэтому для того чтобы стать «Машинистом локомотива» мне нужно овладеть всеми качествами помощника, стать квалифицированным работником и держать устойчивый интерес к выбранной профессии, а также упорно трудиться чтобы потом наконец стать машинистом целого состава.

Плюсы профессии машинист локомотива: достойная заработная плата, социальный пакет, льготы, медицинское обслуживание. Минусы профессии машинист локомотива: большие нагрузки на физическое и психическое здоровье; длительное нахождение в замкнутом пространстве локомотива; во время длительных поездок приходится по несколько

недель находиться вне своего дома; явки, которые могут быть назначены в любое время дня и ночи, что очень неудобно [1]. Чтобы стать машинистом локомотива или помощником машиниста, нужно соответствовать профессиональному стандарту, в частности обладать хорошей физической выносливостью, быть психически устойчивым, должна быть хорошая координация движений, быстрая реакция, устойчивое внимание. Также, у машиниста должно быть хорошее зрительное восприятие, цветоразличение, острый слух, точный глазомер и чёткая, понятная речь. Должна быть хорошо развита зрительная, слуховая память, логическое и оперативное мышление; мы должны уметь быстро переключать и концентрировать внимание, в различных ситуациях, даже в критических.

Также должны быть хорошо развиты личностные качества, такие как: наблюдательность, решительность, сообразительность, осмотрительность и осторожность. Машинист должен иметь хорошее самообладание в любой ситуации и иметь хорошую выдержку, стрессоустойчивость, а также организованность свои действия. При всём этом нужно быть склонным к монотонной работе, а также быть ответственным, добросовестным и аккуратным [7].

Чтобы стать «Машинистом локомотива» нужно знать:

- устройство и особенности локомотивов;
- методы вождения локомотивов;
- Правила технической эксплуатации железных дорог;
- инструкции по движению поездов на железных дорогах;
- технологию проведения слесарных и электромонтажных работ;
- основы электротехники, технической механики, радиотехники, материаловедения;
- правила и инструкции по безопасности труда и санитарии, при эксплуатации и ремонте локомотивов, а также пожарной безопасности;
- правила эксплуатации, хранения инвентаря, инструментов и средств защиты;
- устройство депо и маневровых путей.

Чтобы стать «Машинистом локомотива» нужно научиться:

- управлять локомотивом;
- проводить слесарные работы и пользоваться радиосвязью;
- осуществлять демонтаж и монтаж отдельных приборов пневматической системы;
- проверять действие оборудования;
- осуществлять регулировку и испытание отдельных механизмов;
- определять особенности узлов и деталей подвижного состава;
- выполнять основные виды работ по эксплуатации электровоза;
- управлять системами подвижного состава;
- определять соответствие технического состояния оборудования подвижного состава;
- выполнять основные обязанности машиниста локомотива и его помощника [7].

Машинист локомотива должен управлять локомотивом, контролировать состояние локомотива в пути, быть на связи, устранять неисправности на локомотиве или составе вагонов, возникших в пути следования, делать приемку и сдачу локомотива и подготавливать экипировку локомотива. Помощник машиниста должен осмотреть локомотив при приемке в депо, соединять рукава тормозной магистрали, заниматься прицепкой и отцепкой локомотива, наблюдать за свободностью пути, докладывать машинисту о сигналах светофоров, сигналах дежурных по станции, скорости движения, о подъездах к местам ограничения скорости и их проследовании [9].

Обязанности машиниста локомотива при управлении локомотивом:

При управлении локомотивом машинисту необходимо соблюдать безопасность движения, график движения, скоростной режим и не допускать превышение нормы длины и веса поездов. Контролировать отсутствие препятствий на путях, сигналы светофоров, работу приборов, средств безопасности и связи. При движении по станции должен подать звуковой

сигнал встречающим работникам, также следить за свободностью пути, в случае обнаружения препятствия обеспечить остановку поезда. При движении в плохих погодных условиях, машинист обязан снизить скорость. В случае обнаружения неисправности локомотива незамедлительно сообщить ближайшей станции и поезвному диспетчеру, а также сделать запись в Журнале. Машинист должен обеспечить регистрацию расхода топлива и других материалов, содержать в исправности инструменты и устройства. А самое главное, машинист не должен оставлять кабину транспортного средства [1].

Профессиональные компетенции по профессии «Машинист локомотива»:

- техническое обслуживание и ремонт локомотива;
- проверка взаимодействия узлов локомотива;
- производить монтаж, разборку, соединение и регулировку частей ремонтируемого объекта локомотива;
- управление и техническая эксплуатация локомотива под руководством машиниста;
- приёмка и подготовка локомотива к рейсу;
- обеспечение управления локомотивом;
- контроль работы узлов, устройств и агрегатов локомотива.

Общие компетенции:

- понимать сущность и значимость будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес;
- организовать свою деятельность, исходя из целей и способов, определённых руководителем;
- анализировать рабочую ситуацию, осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку собственной деятельности, нести ответственность за собственную деятельность;
- осуществлять поиск информации, необходимой для решения профессиональной задачи;
- использовать ИКТ в профессиональной деятельности;
- работать в команде, иметь общаться с коллегами и руководителями;
- исполнять воинскую обязанность [7].

Плюсы и минусы профессии «Машинист локомотива»:

- востребованность профессии «Машинист локомотива»;
- востребованность профессии «Помощник машиниста»;
- эксплуатация и организация движения локомотива.

Машинист и его помощник, принявшие локомотив, должны его осмотреть, в основном осмотр производит помощник машиниста. При осмотре проверяются: ходовые части, автосцепку, кузов, раму, автотормоза. Машинист проверяет приборы управления локомотивом и токоприёмник. Принявшие локомотив и готовые к работе машинист и его помощник должны соблюдать безопасность на станциях и перегонах при управлении локомотивом. Прежде чем начать движение, машинист должен произвести один длинный звуковой сигнал, предупреждающий о начале движения локомотива и требующий безопасности от работников железнодорожного транспорта находящихся вблизи локомотива. Локомотивная бригада оперативно подчиняется дежурному по станции и поезвному диспетчеру. Локомотивная бригада получает план работы по манёврам, если на станции требуется маневровая работа, в этом случае руководит движением манёвров дежурный по станции, а на крупных станциях — маневровый диспетчер. Машинист при управлении локомотивом руководствуется сигналами светофоров, которые переключаются с пульта дежурного по станции или автоматически системой СЦБ [7].

Работа машинистом требует дисциплины. В России, деятельность машиниста локомотива была тесно связана с армейской службой, поэтому неудивительно, что в форме машинистов нашлось отражение военным традициям. Знаки различия – лычка, обращённая углом от плеча, и звёзды, число которых соответствует классу квалификации: одна звезда – четвёртому или третьему классу квалификации, две звезды – второму классу квалификации;

три звезды – первому классу квалификации; четыре звезды – первому классу и должности машиниста-инструктора. На метрополитенах знаки различия отличаются от железнодорожных. Одна звезда – машинист без класса квалификации либо третьего класса, две звезды – первого либо второго класса, три звезды – машинист-инструктор. Также на метрополитенах должность машиниста кодового обозначения не имеет, а машинист-инструктор обозначается как ТЧМ.

Подводя итоги можно сказать, что эта работа была интересной и занимательной. Мы узнали, какими качествами должен обладать машинист и его помощник, какие у них обязанности, плюсы и минусы профессии. А также узнали историю происхождения профессии, и то, что регион, в котором мы живем, играет большую роль в развитии железных дорог. И ещё много нового и интересного о своей будущей профессии. Занимаясь поиском и сбором информации, мы расширили свой кругозор. Проанализировали информацию из разных источников. И в заключение, хотелось бы сказать, что нас привлекает работа на электровозе 2ЭС10 «Гранит». Да, действительно, чтобы стать машинистом локомотива, потребуется много усилий, но мы к этому готовы, потому что не мыслим себя ни в какой другой профессии. Уже сейчас наши родные замечают положительные перемены в наших характерах и образе жизни! Они понимают, что для нас сейчас главное – наша мечта, и стараются помочь советом, поддержать морально. И мы благодарны им за понимание. Впереди ещё учёба, практика, начало трудового пути... Мы верим, что все получится, что наша мечта станет реальностью, для этого мы уже добросовестно учимся и работаем!

Список литературы

1. Proprof.ru - сайт о профессиях и профессионалах. Профессия машинист локомотива / URL: <https://proprof.ru/stati/careera/vybor-professii/o-professiyah/professiya-mashinist-lokomotiva> .- Текст : электронный.
2. Тавровский Ю. В. Новый Шелковый путь. — Москва : Эксмо, 2017. — 368 с. — Текст : непосредственный.
3. Дрейер О.О. Московско-Казанская железная дорога : [Доклад генерального докладчика О. О. Дрейера и консультанта Пост. сов. С. К. Май] / Под ред. Упр. делами Постоянного совещания при Наркомпути. - Москва : Б. и., 1923 (Транспечать). - 162 с. — Текст : непосредственный.
4. Ганькин В. Д. Казанбургская в документах и фактах. / Под ред. Ганькин В.Д. Красноуфимск : Б. и., 2010. — 197 с. — Текст : непосредственный.
5. ОАО «РЖД» - 15 лет. — Текст : непосредственный // Железнодорожный транспорт. — 2018. - № 9. — С. 2-3.
6. Пособие для машинистов локомотивов в вопросах обеспечения безопасности движения поездов. : Москва : [б. и.], 2017. - 429 с. — Текст : непосредственный.
7. Приказ Минтруда России от 19.05.2014 N 321н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по управлению и обслуживанию локомотива» (Зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 N 32593) / М.А. Топилин, 2014, 18 с. URL: <http://fgosvo.ru/uploadfiles/profstandart/17.010.pdf> .- Текст : электронный.
8. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р. — Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.
9. Устройство и ремонт электровозов и электропоездов : учебник / А. В. Грищенко, В. В. Стрекопытов, И. А. Ролле ; под ред. А. В. Грищенко. - 2-е изд., стер. - Москва : Академия, 2010. — 318 с. — Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

Калетурич А.С.

Научный руководитель: Быстрова Т.И.

Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия

Ещё с самого детства мой выбор пал на такую специальность, как «Машинист». На это повлияло много факторов: в детстве, когда мы с семьёй поехали отдыхать на море, я влюбился в этот стук колёс и твёрдо решил, кем хочу быть в будущем. Это времена, когда мне было лет 5, в садике у меня спросили «Кем ты хочешь стать?», я и ответил: «Машинистом».

Помощником машиниста называют человека (специалиста), который находится в подчинении у машиниста железнодорожного состава, и выполняющего вспомогательные функции, зачастую связанные с обслуживанием локомотива. История данной профессии уходит корнями в середину XIX века – время появления первых паровозов, когда для их обслуживания необходимо было сразу несколько человек: машинист и пара кочегаров, которые закидывали уголь в топку. Но со временем появились тепловозы, а с ними и тепловозные бригады, которые сократились до двух человек – машиниста, осуществляющего основное управление поезда, и дизелиста, который контролирует работу всей дизельной установки. Современные локомотивные бригады состоят из машиниста и его помощника, который способен в любой момент заменить своего руководителя и взять управление электровозом на себя [1].



Рис. 1. Машинист электропоезда

Круг необходимых обязанностей специалиста определяется должностной инструкцией и подразумевает интеллектуальную и физическую работоспособность.

- обеспечить безопасное движение, тщательно выполняя инструкции технической эксплуатации, правила безопасности для железнодорожного транспорта, нормативные акты и приказы;

- четко и быстро выполнять приказы машиниста, контролировать состояние локомотива и состава, которые обслуживает локомотивная бригада, встречного состава, основных узлов, агрегатов локомотива, предотвращения самопроизвольного движения состава;

- во время движения на запретный сигнал, помощник обязан приблизиться к машинисту и повторить с ним вместе сигналы светофора, убедиться в том, что контроллер

установлен на нулевое положение, а также в наличии достаточного уровня давления в системе тормозной магистрали. В ситуации, когда машинист не предпринимает действий по остановке состава или локомотива, самостоятельно принять меры и предотвратить проезд состава на запрещающий светофор;

— в ситуации, когда машинист внезапно потерял возможность управления составом, самостоятельно затормозить локомотив (поезд), зафиксировать его согласно инструкций, с целью предотвращения произвольного движения, используя связь по радио, оповестить ближайших машинистов локомотивов, дежурного по станции и диспетчера своего поезда. Диспетчер поезда указывает дальнейшие действия в зависимости от текущей ситуации. Если помощник имеет документ, удостоверяющий право на управление составом, диспетчер поезда может разрешить помощнику машиниста вести состав на ближайшую станцию. Также существуют дополнительные обязанности помощника машиниста локомотива. Управляя моторовAGONным подвижным составом, помощник машиниста визуально контролирует высадку и посадку пассажиров. Помощник машиниста должен выполнять инструкции по движению поездов и сигнализации и правила эксплуатации железной дороги, а также требования техники пожарной безопасности на транспорте. Во время выполнения служебных обязанностей, помощник машиниста находится в подчинении машиниста локомотива. Помощник машиниста периодически должен сдавать экзамен по проверке знаний своих функциональных обязанностей в составе локомотивной бригады и правил безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта [2].

Профессия помощник машиниста относится к достаточно сложным техническим специальностям и требует от человека много личностных качеств и необычных навыков. Так, человек, желающий стать помощником машиниста, обязан быть дисциплинированным и ответственным перед собой и окружающими, обладать хорошей реакцией, внимательностью и осторожностью, быть осмотрительным, выносливым, высоко стрессоустойчивым, иметь хорошую зрительную память и обладать способностью, быстро переключать своё внимание. Приветствуются высокая координация движений, отличный глазомер, острые зрение и слух, технический склад ума. Кроме того, кандидат должен обладать молниеносной реакцией и отменным здоровьем [1].



Рис. 2. Самарский государственный университет путей сообщения

Выучиться на помощника машиниста можно в учебных заведениях путей сообщения – техникуме, техникуме или колледже по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», либо по профессии «Помощник машиниста». Поступить на данную специальность и профессию можно как после 11 класса, так и после 9-го. От абитуриента требуется хорошее знание таких предметов, как информатика, физика, математика также, очень приветствуется знание психологии и русской речи.

Заработная плата помощников машинистов в ОАО «РЖД» отличается и зависит от региона, стажа и особенностей работы. Так, например: специалисты, которые работают на грузопассажирских перевозках, получают немного больше, чем помощники машинистов маневровых поездов.

Минусы профессии. Некоторый вред для здоровья – постоянная сидячая работа. Достаточно высокие изначальные требования к состоянию здоровья – из-за них многих желающих отсеивают уже при отборе на обучение. Обучение в учебных учреждениях длится гораздо дольше, чем у водителей автотранспорта, токарей или операторов строительных машин. Уровень ответственности очень велик, что порождает постоянное напряжение на нервную систему. Человеку предстоит все время находиться в однообразной обстановке, потому что, пути прокладывают чаще всего по более или менее одинаковым маршрутам.

Романтика. Да, именно романтика, любовь к поездам толкает многих молодых людей поступать в железнодорожные учебные заведения. Вечерняя лёгкая прохлада, стук колес, дорога, которая уходит за горизонт, движение навстречу неизвестному. Все эти романтические мысли и идеи навевают приключения и приоткрывают завесу неизвестного. Ведь работая машинистом, можно вдоль и поперек исколесить страну.

Профессия машиниста очень почетна в настоящее время. В табели о рангах работников железной дороги, она стоит на высокой позиции. Так как работа очень ответственная, требует предельного внимания, концентрации и реакции. Далеко не каждый способен стать машинистом и брать на себя ответственность за жизнь сотней жизней. Во всем локомотиве машинист самый главный, на него падает большой груз ответственности.

Работник железной дороги имеет право пользоваться некоторым пакетом льгот. Специальная форма, горячие и вкусные обеды во время рейсов, средства, выделяемые на лечение лично работнику и его семье. Также, при необходимости, решается вопрос и жилищного фонда. При посещении государственных спортивных секций, работник ОАО «РЖД» выплачивает только половину стоимости занятий. Также оздоровление работников и их семей, реабилитация и лечение, если это необходимо.

Материальные возможности достаточно привлекательны и обширны. Возможность получить единовременную денежную помощь. Оплачиваемые за счёт государства отпуска, дополнительная оплата перед отпускными на оздоровление. Также выплачивается единовременная выплата, если работник пострадал из-за ЧП или в подобных неприятных ситуациях [3].

Машинист поезда может работать не только в РЖД, но и в других организациях. Доступна ему и традиционная «вертикальная» карьера. Правда, чтобы стать диспетчером, начальником станции, руководителем дистанции пути или иным узким специалистом, обязательно понадобится дополнительное образование, причем высшее.

Итак, мы увидели, что профессия «Машинист» связана со многими трудностями и задачами при работе. Человек, управляющий локомотивом должен быть внимателен, стрессоустойчив, спокоен, технически подкован и хорошо образован. Современные поезда имеют ряд преимуществ, облегчающих работу машиниста, но всей ответственности на себя не берут, и это должен понимать каждый машинист.

Список литературы

1. Гигиена и физиология труда на железнодорожном транспорте/Под ред. А. А. Прохорова. М.: Транспорт, 1973. – Текст : непосредственный.
2. Управление поездом: рекомендации машинисту локомотива и диспетчеру по обеспечению безопасности движения. Ростов-на-Дону: Рост, ин-т инж.ж.-д. трансп., 1990. – Текст : непосредственный.
3. Кобзев С.А. Пути повышения эффективности тягового подвижного состава. // Ж.-д. трансп. - 2004. №8. – Текст : непосредственный.
4. Кочнев Ф.П., Сотников И.Б. Управление эксплуатационной работой железных дорог: Учеб. Пособие для вузов. - М.: Транспорт, 1990. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

Кочев Н.А.

Научный руководитель: Быстрова Т.И.

Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия

Я хочу стать машинистом электропоезда. Эта специальность, о которой говорят не так много, но звание железнодорожника было престижным во все времена. Но особенно почетно и интересно стало работать на современных железных дорогах. Развиваться можно в двух сферах: на железной дороге, либо под землёй, то есть в метро. В обоих случаях работа очень ответственная и интересная.



Рис. 1. Машинист электропоезда

Профессия «Машинист локомотива» появилась вместе с созданием первого поезда и с прокладкой железной дороги. В это же время возник вопрос о том, кто будет управлять такой сложной техникой. Чтобы поездка была безопасной, человек должен обладать определёнными знаниями, навыками, а также иметь высокую скорость реакции. Для этого сначала нужно было выучиться на эту профессию.

Прообраз железной дороги появился в древности - это были рельсовые (деревянные или каменные) колеи, по которым перетаскивали тяжелые грузы, - первый в мире паровоз был изобретен и построен в 1803 году английским горным инженером Ричардом Тревитиком.

В 1825 году Джордж Стефенсон построил первую в мире железную дорогу общего пользования с паровой тягой между городами Стоктоном и Дарлингтоном в Англии.

В Российской Империи в 1834 году появился первый машинист тепловоза. В 1834 году на Нижнетагильском металлургическом заводе отец и сын Черепановы построили «сухопутный пароход». В сентябре 1834 года паровоз мощностью 30 лошадиных сил, созданный под руководством Ефима Черепанова, впервые отправился в путь по первой российской железной дороге со скоростью 15 км/ч. Он тянул состав с грузом в 3,3 тонны. Предполагалось, что грузовой состав дополнят пассажирским прицепным вагоном — «повозкой для всякой поклажи и пассажиров в числе сорока душ». Однако желающих испытать новинку не нашлось, поэтому место пассажиров заняла медная руда. Управлял паровозом Мирон Черепанов.



Рис. 2. Первый паровоз в России

Они же соорудили первую в России заводскую чугунную рельсовую дорогу для перевозки руды на Выйском заводе.

Первая железная дорога общественного пользования в России была построена для обеспечения железнодорожного сообщения между Петербургом и Царским Селом 30 октября 1837 года. Машинистом первого поезда, который состоял из паровоза Р. Стефенсона и восьми вагонов был австрийский и чешский инженер Франц Герстнер.

26 августа 1929 года в СССР прошла первая электричка по электрифицированному участку пути от Москвы до Мытищ. Электровозы по сравнению с паровозами более надёжны, а их мощность мало зависит от температуры окружающей среды.

15 мая 1935 года в Москве была торжественно открыта первая линия метрополитена.

В 1947 году Харьковский паровозостроительный завод перешёл на крупносерийное производство тепловозов, а Новочеркасский паровозостроительный завод —электровозов.

О постройке высокоскоростных локомотивов впервые задумались в начале XX века. В 1905 году в Пенсильвании (США) паровоз смог развить скорость 204 км/ч. В 1973 году в Великобритании «специальный скоростной поезд» развил скорость 230 км/ч. Впервые регулярное движение высокоскоростных поездов началось в 1964 году в Японии.

С 1984 года между Москвой и Петербургом начал курсировать электропоезд, скорость которого приближалась к 200 км/ч. Всем суперскоростным «наземным лайнерам» необходимы хорошие высокоскоростные пути. В России регулярная эксплуатация современных высокоскоростных поездов «Сапсан», по общим путям с обычными поездами, началась в конце 2009 года на маршруте Москва - Санкт-Петербург - Москва. Скорость движения поезда составляет до 240 км/ч. Расстояние между двумя российскими столицами состоящий из 10 или 20 вагонов состав преодолевает всего за 4 часа или даже меньше.



Рис. 3. Электропоезд «Сапсан»

Машинист поезда – это специалист, который управляет электро-, грузовыми и пассажирскими поездами. Они могут двигаться с помощью тепловоза или электровоза. Одни из них служат для перевозки пассажиров или грузов на большие расстояния, другие предназначены для промышленных объектов. В каждом из этих случаев требуется особая подготовка машиниста.

В подчинении у машиниста часто находится помощник машиниста электропоезда, который способствует обслуживанию состава, следит за работой узлов и механизмов, а при необходимости может управлять транспортным средством.

Профессиональные обязанности машиниста:

- управлять транспортным средством на утвержденном маршруте;
- корректировать скорость движения в зависимости от погодных условий и профиля путей;
- совершать плановые остановки и оповещать о них пассажиров;
- контролировать открытие и закрытие пневматических дверей;
- контролировать состояние всех систем поезда;
- устранять мелкие неполадки и информировать дежурного о серьезных проблемах;
- обеспечивать безопасность перевозки;

- руководить действиями своего помощника.

Задачи машиниста поезда могут несколько отличаться в зависимости от вида транспорта, условий работы и его разряда.

Машинист локомотива должен привыкнуть к специфике рабочего процесса:

- соблюдение графика – одно из базовых требований к сотруднику. В некоторых сферах отклонение от расписания на несколько секунд может привести к серьезным проблемам;

- быстрое реагирование на нестандартные ситуации. Поезда едут по рельсам, машинисты регулярно ходят по одним маршрутам, но расслабляться им нельзя. Надо следить за соблюдением дорожных правил, техническими показателями, сигналами светофоров, помехами на путях. Все осложняется тем, что составы идут на огромных скоростях, иногда время на принятие решения исчисляется секундами;

- четкое понимание особенностей своего участка. Для повышения эффективности работы машинистам обычно отводят определенный маршрут или отрезок дороги. Малейшая заминка водителя поезда грозит нарушением графика, созданием чрезвычайной ситуации;

- умение быстро восстанавливаться, правильно распределять свои силы. Нахождение в закрытой кабине в течение нескольких часов сопряжено со значительными физическими и психоэмоциональными нагрузками. Отведенные перерывы надо использовать по максимуму, чтобы качество работы не снижалось;

- внимательное отношение к здоровью. Перед выходом на смену сотрудник проходит базовое медицинское обследование. Ему измеряют пульс, артериальное давление, температуру, проверяют на отсутствие алкоголя в крови. Дополнительно каждые несколько месяцев работник проходит полное обследование для подтверждения профпригодности.

Ученые подсчитали, что за смену рабочие этой профессии зрительно воспринимают около 1300 важных объектов. Наблюдение за работой лучших машинистов электропоездов показали, что высокой продуктивности (отсутствие аварий и брака, нарушений графика движения, экономия электроэнергии) они достигают в том случае, если оперативно решают различного рода производственные задачи.

Чтобы стать машинистом поезда, для этого нужно обладать железным здоровьем, так как требования медкомиссии жесткие и включают в себя проверки:

- зрения (оно должно быть максимально возможным);
- слуха (здесь также не должно быть изъянов на аудиограмме);
- ЭКГ;
- флюорографические исследования;
- исследования на велоэргометре;
- идеальные анализы, наличие справок о прививках вплоть до выписки о перенесенных болезнях;
- осмотр идет полным перечнем врачей, начиная от хирургов и заканчивая стоматологом и отоларингологом.

При этом следует иметь в виду, что даже если вы проходили медкомиссию при поступлении в учебное заведение, то после его окончания все равно придется проходить её, так как возможны ухудшения здоровья в процессе учебы.

В дальнейшем такие медосмотры машинисты проходят на регулярной основе по истечению каждого годового периода. Это очень важно, как для самого машиниста, так и для тех людей, которые в качестве пассажиров доверяют машинистам свои жизни.

Работника ожидает многочасовой рабочий день. При этом сотрудник практически все время находится в одном положении и даже не имеет возможности размяться. Это негативно сказывается на общем состоянии человека.

Современные составы доведены до максимума в плане технических характеристик, но все равно сохраняется риск развития «вибрационной болезни».

Многих напрягает необходимость постоянно находиться в замкнутом пространстве. Отсутствие общения у машинистов, работающих в одиночку, иногда негативно сказывается на психике. Эта карьера не подойдет человеку, который плохо ладит с техникой – сотрудник должен уметь справляться с незначительными неполадками, оценивать качество работы устройств.

Перед тем как стать машинистом, придется несколько лет поработать на должности «Помощник машиниста электропоезда», набраться необходимого опыта и сдать экзамен. Министерство транспорта РФ имеет развитую сеть средних специальных учебных заведений, в которых обучают рабочих специальностям, востребованным на железных дорогах. Среди них можно отметить:

1. Нижегородское отделение СПО Самарского государственного университета путей сообщения.

2. Колледж железнодорожного транспорта Уральского государственного университета

3. Московский колледж железнодорожного транспорта РУТ (МИИТ).

Если говорить о получении высшего образования, то почти в каждом регионе страны есть профильные транспортные вузы.

При выборе своей будущей профессии важно знать ее перспективы. Специализация «Машинист электропоезда» занимает лидирующие позиции в списке, опубликованной «Российской газетой». Данные говорят, что на популярных интернет-порталах с работой присутствовало около 33% запросов (от общего количества объявлений) от работодателей, которые искали машинистов.

Я считаю эта профессия для настоящих мужчин, которые хотят увидеть мир. Машинисты поездов имеют возможность объездить всю страну и даже побывать за границей. Это очень важная и ответственная профессия, которая заслуживает уважения. От квалификации машиниста зависит жизнь и здоровье пассажиров, а также целостность груза, поэтому машинист самый главный на локомотиве. Работники железной дороги, в том числе машинисты имеют льготы. Они имеют право на бесплатные обеды, лечение, спорт и отдых. Им помогают решать жилищные вопросы. Меня так же привлекает то, сколько зарабатывают машинисты. Сотрудники могут рассчитывать на высокий базовый оклад, внушительные премии за выслугу лет и безаварийную службу.

Водители составов имеют возможность раньше выходить на пенсию в силу сложности условий. По этим плюсам мной был сделан выбор в сторону профессии машинист.

Список литературы

1. Мир профессий, Человек и техника. Составитель тома кандидат психологических наук В.Е. Гаврилов.

2. Ивнев, П. Железные Артерии Страны.

ПРОФЕССИЯ, О КОТОРОЙ ГРЕЗЯТ С ДЕТСТВА

Рамазанов Ж.Ж.

Научный руководитель: Раемгулова Н.А.

ГАПОУ ТО «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», г. Тюмень, Россия

Выбор профессии – дело непростое. Ведь каждый человек с детства мечтает не только зарабатывать деньги, но и быть нужным специалистом, получать удовольствие от своего дела.

Если посмотреть на карты железных дорог любой страны мира, то одного этого будет достаточно, чтобы понять – профессия машиниста локомотива была, есть и ближайшее время будет одной из самых востребованных на планете. Не говоря уже о России, где

железные дороги зовут транспортными артериями страны – именно они связывают тысячи городов и сел нашего огромного по площади государства в единый организм.

В нашей стране профессия машинист на сегодняшний день входит в число самых престижных. Профессиональную деятельность машинистов обычно связывают с управлением самыми разнообразными видами железнодорожного транспорта.

Кто такой машинист локомотива? Машинист – это квалифицированный специалист, самый основной человек в железнодорожном локомотиве, на котором лежит ответственность за перевозки пассажиров или грузов.

Чем полезна профессия машиниста локомотива? Чтобы убедиться, что профессия машиниста до сих пор востребована, достаточно будет заглянуть в соответствующую статистику: так, например, согласно исследованиям, проведенным недавно «Российской газетой», профессия машинист захватывает лидирующие позиции в длинном перечне рабочих профессий. Данные интернета говорят, что на самых популярных порталах, занимающихся трудоустройством, около 33% запросов было от всевозможных работодателей, которым требовались высококвалифицированные машинисты [1].

На российских железных дорогах трудятся тысячи квалифицированных рабочих и инженеров, обеспечивающих перевозку пассажиров и грузов в любое время суток, в будни и в праздники. Локомотивные бригады, машинисты занимают в этом коллективе особое место.

Желающий получить профессию машиниста локомотива должен иметь: терпение; склонность к выполнению однообразных и монотонных действий; аккуратность; выносливость; ловкость; личную организованность и ответственность; методичность и последовательность при реализации работ.

Профессионально важными качествами машиниста локомотива являются такие качества как: физическая сила; отличное зрение и точный объемный глазомер; тонкая чувствительность пальцев рук, хорошая координация рук; умение переключать и концентрировать внимание; высокая скорость принятия решений; хорошая зрительная память; хорошее пространственное воображение; умение различать цвета; развитая слуховая и логическая память; эмоциональная устойчивость, решительность, смелость; склонность к работе с техникой.

Функции машиниста: управление локомотивом и ведение поезда; контроль в пути следования состояния локомотива; контроль в пути следования состояния пути, устройств СЦБ и связи, контактной сети, встречных поездов; устранение неисправностей на локомотиве или составе вагонов, возникших в пути следования; приемка и сдача локомотива, подготовка к работе и экипировка локомотива.

Машинист локомотива должен знать: устройство, принцип действия и конструктивные особенности оборудования подвижного состава; характерные виды повреждений подвижного состава и способы их предупреждения, определения и устранения; правила технической эксплуатации железных дорог и инструкции, регламентирующие безопасность движения, перевозок пассажиров и грузов; регламент действия работников, связанных с движением поездов, в аварийных ситуациях.

Машинист локомотива должен уметь: эксплуатировать, обслуживать и ремонтировать подвижной состав в соответствии с требованиями нормативных документов и техники безопасности; выполнять работы, предусмотренные системами технического обслуживания и планово-предупредительными ремонтами; определять объемные и качественные показатели работы производственного участка; организовывать работу производственного коллектива с соблюдением безопасности жизнедеятельности и защиты окружающей среды; работать с нормативными и правовыми документами, конструкторско-технологической документацией.

Основные обязанности машиниста локомотива: эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава железных дорог в соответствии с требованиями технологических процессов; обеспечение безопасности движения при эксплуатации подвижного состава; обеспечение техники безопасности на производственном

участке; оформление технической и технологической документации для изготовления отдельных деталей и узлов подвижного состава железных дорог.

Профессиональные риски машиниста локомотива: часто график предполагает работу в ночное время. Работа в целом требует повышенного внимания и концентрации, сопряжена со стрессом.

К плюсам профессии машиниста локомотива можно отнести: престижность и востребованность; достойная заработная плата; социальный пакет; наличие льгот, улучшенного медицинского обслуживания.

Знаки различия машинистов локомотивов: лычка, обращенная углом от плеча, и звезды, число которых соответствует классу квалификации:

на железной дороге

* – 4-й или 3-й класс;

** – 2-й класс;

*** – 1-й класс;

**** – 1-й класс и должность машиниста-инструктора.

на метрополитенах

* – машинист без класса либо 3-й класс;

** – 1-й или 2-й класс;

*** – машинист-инструктор (ТЧМ) [2].

Перед выбором профессии важно знать ее перспективы. Профессия машиниста считается престижной еще с советского времени. Сейчас, в ходе реформирования холдинга ОАО «РЖД», интерес молодежи к этой профессии не ослаб, поскольку парк моторвагонного подвижного состава и локомотивов пополняется новыми современными единицами. На многих участках запущены в эксплуатацию скоростные и высокоскоростные поезда, принципиально новые, и требующие системного подхода к их обслуживанию. Стабильная и высокая заработная плата, возможность быстрого карьерного роста и интересная работа, усиливают стремление получить эту специальность.

Куда пойти учиться на машиниста локомотива? Этот вопрос мучает каждого человека, который хочет освоить эту профессию, но не знает с чего начать. Советское наследие оставило богатую железнодорожную школу: отраслевые вузы, техникумы и профессиональные технические училища. Практически в каждом из этих заведений, готовят помощников машинистов. Отличий сильных в преподавании данной специальности нет. Разница состоит лишь в том, что образование в вузе дает больше преимуществ при трудоустройстве, а также неоспоримую возможность карьерного роста. Все начальники локомотивных депо и подразделений дорог, начинали с профессии помощника машиниста, и в обязательном порядке получили высшее техническое железнодорожное образование. Многие учились заочно, уже работая на предприятии [4].

Пусть к профессии достаточно тернистый. После обучения все специалисты начинают путь с помощника машиниста. В зависимости от базового образования и практических навыков начинающий специалист может занимать должность помощника от нескольких месяцев до нескольких лет [3]. На должность машиниста назначается, как правило, опытный и грамотный помощник машиниста, сдавший экзамен в комиссии депо и прошедший психофизиологический отбор. И только после этого специалисту доверяют самостоятельно возглавлять подвижной состав.

Есть у машинистов локомотива своя квалификация и престижность. Самый топ – управление пассажирским поездом, а ещё лучше скоростным.

Профессия машиниста – почетная, современная и очень непростая. Работа машинистом – это сложная работа с высокой долей ответственности и огромными требованиями, но возможностью иметь интересную жизнь и хороший доход. Это хороший выбор для молодых людей с крепким физическим здоровьем и положительными личными характеристиками.

Если человек обладает большей частью указанных качеств, он может смело попробовать в роли машиниста. Это профессия на все времена! И это скорее не профессия, а образ жизни!

Список литературы

1. <https://delai-vibor.com/mashinist-plyusy-i-minusy-professii.html> (дата обращения 14.12.2020)
2. <https://www.tumen.kp.ru/daily/26833.4/3872924/> (дата обращения 14.12.2020)
3. <https://fb.ru/article/300554/professiya-mashinist-poezda-opisanie-spetsifika-preimuschestva> (дата обращения 14.12.2020)
4. <https://s-tke.ru/rezyume/voditel-poezda.html> (дата обращения 14.12.2020)

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – СЛЕСАРЬ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Шестовских А.А.

Научный руководитель: Сваткова Н.В.

*ГАПОУ Тюменской области «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса»,
г. Тюмень, Россия*

Мир профессий огромен и сложен. Не всегда легко сделать выбор в пользу определенной. Мое профессиональное определение не случайно, решение получать железнодорожную специальность обдумано и не сиюминутно. Перед подачей документов в колледж я немного изучил особенности специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог. А начав обучение, подробнее рассмотрел особенности одной из рабочих профессий в рамках освоения специальности, которая называется «слесарь по ремонту подвижного состава».

Очевидно, что данная профессия - одна из важнейших на железнодорожном транспорте. Будучи базовой в данном направлении технической подготовки, она формирует основу для целостного становления специалиста среднего звена.

Профессиональный стандарт определяет в качестве основной цели вида профессиональной деятельности содержание подвижного состава железнодорожного транспорта в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения.

Для достижения этой цели слесарь по ремонту подвижного состава

–выявляет неисправности основных узлов оборудования и механизмов подвижного состава;

–проводит ремонт, демонтаж, монтаж, сборку и регулировку узлов, механизмов и изготовление отдельных деталей подвижного состава;

–выполняет работы на стендах и измерительных установках для исследования состояния узлов и механизмов подвижного состава, проводит их испытания;

–контролирует качество отремонтированных узлов обслуживаемого оборудования, электрических машин, аппаратов, механизмов и приборов подвижного состава.

В результате освоения основной образовательной программы наряду с квалификацией «техник» я получу рабочую профессию «слесарь по ремонту подвижного состава 3 разряда». Познакомившись с информацией раздела «Слесарные и слесарно-сборочные работы» по актуальной профессии Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих (ЕТКС) 2019 года, я определил следующие квалификационные характеристики, формировать которые помогают нам в колледже опытные преподаватели.

Слесарь по ремонту подвижного состава 3 разряда выполняет следующие **группы работ**:

– ремонт и изготовление деталей по 11 - 12 квалитетам (квалитет – степень точности);

- разборка вспомогательных частей ремонтируемого объекта подвижного состава в условиях тугой и скользящей посадок деталей;
- монтаж и демонтаж отдельных приборов пневматической системы;
- соединение узлов с соблюдением размеров и их взаиморасположения при подвижной посадке со шплинтовым креплением;
- проверка действия пневматического оборудования под давлением сжатого воздуха;
- регулировка и испытание отдельных механизмов.

Он должен **знать**:

- устройство, назначение и взаимодействие основных узлов ремонтируемых объектов подвижного состава;
- устройство универсальных и специальных приспособлений и контрольно-измерительных инструментов;
- основные свойства обрабатываемых материалов;
- систему допусков и посадок;
- качества и параметры шероховатости;
- виды соединений деталей и узлов;
- технические условия на регулировку и испытание отдельных механизмов.

Широк спектр примеров работ в рамках 3 разряда по профессии «Слесарь по ремонту подвижного состава»:

1. Снятие, установка балок, качающихся люлечного подвешивания тележек вагонов электросекций, рукавов токоприемников.
2. Разборка, комплектовка и сборка деталей и узлов будки машиниста паровозов.
3. Осмотр и заправка букс на подшипниках скольжения.
4. Снятие и установка вентиляторов, жалюзи, вентиляции, калориферов, амортизаторов.
5. Снятие и установка деталей рамы и кузова вагона.
6. Разборка дисков тормозных.
7. Осмотр и заправка клапанов сливных приборов цистерн вагонов.
8. Снятие, установка кранов концевых, разобщительных, стоп-кранов, пусковых клапанов затворов дверей шуровочного отверстия топки, кранов воздушных песочниц.
9. снятие и установка крышек смотровых люков на прокладках, крышек моторно-осевых подшипников, кожухов зубчатой передачи тяговых электродвигателей.
10. Снятие, установка с проверкой манометров.
11. Снятие и выкатка мостов троллейбусов.
12. Ремонт оборудования песочниц и их форсунок.
13. Ремонт и сборка узлов оборудования тормозное трамваев и троллейбусов.
14. Установка пластин трубок секций холодильников тепловозов.
15. Снятие, ремонт, установка площадок переходных упругих, водомеров и термометров водяного отопления, грязевиков котлов, умывальных чаш, вентилей и клапанов промывочных устройств.
16. Снятие и разборка подвешивания люлечного и рессорного.
17. Снятие и разборка поршней и золотников паровозов.
18. Снятие приводов карданных тяговых электродвигателей электровозов.
19. Снятие, ремонт, установка рам окон подвижного состава.
20. Снятие и установка регуляторов хода насосов, регуляторов давления компрессоров, тормозных цилиндров, клапанов тормозного и пневматического оборудования.
21. Снятие, установка скоб предохранительных, башмаков, колодок тормозных.
22. Выкачка, разборка, подкатка тележек паровозов.
23. Изготовление тяг пресс-масленок паровозов.
24. Снятие, разборка, очистка, сборка и установка фильтров воздушных, топливных и масляных, воздухоочистителей, соединительных трубок масло- и водопровода.

25. Снятие, установка щитков и дымовой коробки, пресс-масленки с приводом, водяных насосов, паровых машин углеподатчиков паровозов [3].

Экскурсия на предприятие железнодорожного транспорта познакомила меня и моих одноклассников с рабочим местом слесаря.

Слесарь работает в локомотивном депо.

В депо применяются стационарная и поточная формы организации ремонта.

По технологическому признаку применяются индивидуальный и агрегатный методы организации ремонтов.

При индивидуальном методе отремонтированные детали, узлы или агрегаты возвращаются на локомотив, с которого они были сняты для ремонта. При этом локомотив простаивает на позиции столько времени, сколько потребуется для ремонта снятых с него деталей.

Агрегатный метод предполагает, что снятые с локомотива узлы и агрегаты поступают в ремонтные цеха, а на локомотив устанавливаются другие узлы и агрегаты, заранее отремонтированные или новые узлы и агрегаты из технологического запаса. Это позволяет сократить простой локомотива на время, которое необходимо для ремонта снятых элементов. Данный метод наиболее результативен, когда предусматривается работа с крупными агрегатами (тележка в сборе, дизель-генераторная установка, компрессоры, силовые трансформаторы электропоезда и т. п.).

Ремонт и техническое обслуживание тягового подвижного состава осуществляют комплексные и специализированные ремонтные бригады.

В своей работе слесарь по ремонту подвижного состава использует контрольно-измерительные инструменты, шаблоны, приборы и приспособления, применяемые при ремонте подвижного состава.

Важными в профессиональном становлении слесаря являются не только его рабочие качества, но и личностные и деловые черты. Абсолютно согласен с тем, что слесарю необходимо быть хорошо физически подготовленным, выносливым, обладать хорошим зрением и развитой памятью. Важно, если он имеет аналитический склад ума, склонен к логическому мышлению, внимателен к деталям. Также профессионально значимым является умение работать в команде, в бригаде.

В заключение хотелось бы отметить роль качественной работы слесаря по ремонту подвижного состава в обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте. От каждого качественного замера, внимательного взгляда, грамотного и выверенного движения слесаря-ремонтника зависит качественная эксплуатация подвижного состава железных дорог, гарантированная целостность перевозимых грузов, жизни и здоровье людей.

Список литературы

1. Класс Информ.ру. Справочник кодов общероссийских классификаторов. – Текст: электронный // <https://classinform.ru/> (дата обращения: 14.12.2020).

2. Справочник профессий Министерства труда и социальной защиты населения Российской Федерации. – Текст: электронный // <https://spravochnik.rosmintrud.ru/> (дата обращения: 14.12.2020).

3. Bizlog- Деловое общение – Текст: электронный // <http://bizlog.ru/> (дата обращения: 14.12.2020).

ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

Анкудинов Н.А.

Научный руководитель: Астионова Т.В.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта в г. Екатеринбурге, г. Екатеринбург, Россия

Железная дорога надежная всегда,
В любую непогоду везут нас поезда.
Железная дорога - подруга навсегда,
Дорог на свете много - железная одна

Планирование карьеры – процесс, который длится всю жизнь и включает в себя выбор профессии, поиск и устройство на работу, профессиональный рост специалиста.

Компании, которые хотят оставаться конкурентоспособными, должны уделять пристальное внимание вопросам, связанным с карьерным ростом своих работников.

Холдинг ОАО «РЖД» не является исключением. Сегодня Компания ОАО «РЖД» обеспечивает рабочими местами более миллиона человек. Ежегодно на работу в компанию приходят около 91,5 тыс. новых сотрудников. Политика компании состоит в том, чтобы, учитывая личные карьерные цели сотрудников, тем не менее, не упустить возможность отобрать кандидатов с наивысшей квалификацией и мотивацией для выполнения стоящей перед ней задач [1].

Выпускники Колледжа железнодорожного транспорта специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог свой трудовой путь начинают, как правило, с профессии помощник машиниста.

Это мечта многих мальчишек, я не исключение, поэтому профессия помощник машиниста локомотива остается одной из наиболее престижных и востребованных в настоящее время. Работа помощника машиниста требует наличия определенных умений и навыков, позволяющих в первую очередь обеспечить быструю, а главное, безопасную доставку пассажиров и грузов в определенных направлениях.

Профессия помощник машиниста требует пунктуальности, ответственности, предельной концентрации, внимательности и стрессоустойчивости на максимальном уровне. Работа 24/7 требует выносливости, а также хорошей реакции, отличного зрения и слуха. Физическая форма и темперамент играют одну из ключевых ролей при выборе данной профессии.

ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») является крупнейшей транспортной компанией России. Это также одна из крупнейших транспортных систем мира.

Компания ОАО «РЖД» создана 1 октября 2003 года на базе имущества Министерства путей сообщения РФ в рамках реформы железнодорожного транспорта, 100% акций принадлежит Государству. Компания предоставляет услуги в области грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок как внутри России, так и на международной рынке; это гигантский транспортный комплекс с колоссальным техническим и интеллектуальным потенциалом, связывающий воедино своими путями все регионы страны. Это символ и опора российской экономики. Более 1,5 веков железнодорожный транспорт обеспечивает в нашей стране надежную и бесперебойную перевозку пассажиров и доставку грузов.

У железной дороги нет выходных, праздников, нет плохой погоды, а есть люди, человечии, профессионалы до мозга костей, романтики, влюбленные и преданные своему делу.

Помощник машиниста – один из них. Основными качествами, которыми должен обладать помощник машиниста являются:

- хорошая память, дабы усвоить всю необходимую информации по обслуживанию локомотива;

- острота реакции, ведь очень важно, на сколько быстро он среагирует, на изменение показаний приборов или внезапное появление опасности;
- ответственность, ведь он отвечает за безопасность перевозок грузов и в особенности пассажиров;
- усидчивость и стрессоустойчивость, т.к. переезды процесс долгий и монотонный;
- хорошее здоровье, а в особенности зрение и слух;
- знания конструкции, обслуживания локомотива и правил технической эксплуатации.

Если обладать вышеперечисленными качествами, приложить гору усилий и терпения, а, самое главное, быть преданным своему делу, своим принципам и жизненным убеждениям, только тогда можно добиться успеха в компании ОАО РЖД, как, например, выпускники моего колледжа.

Загидулин Марат Исмагилович - выпускник КЖТ УрГУПС 2003 года. Более 7 лет занимает должность начальника УЦПК – структурного подразделения Свердловской железной дороги. Как и многие начинал свой трудовой путь с помощника машиниста. Никогда не задумывался, кем быть, так как рос в семье железнодорожников. Его отец Исмагил Явдатович более 30 лет отдал профессии машиниста электровоза. Ответственность, профессионализм и амбициозность помогли Марату Исмагиловичу добиться занимаемой должности. Принимает активное участие в судействе конкурсов профессионального мастерства разных уровней.

Осипов Никита Сергеевич – выпускник КЖТ УрГУПС 2011 года. Машинист – инструктор по подготовке и обучению локомотивных бригад. Тоже из железнодорожной династии. После окончания школы поступил в Горный институт, однако проучившись 1 курс, понял, что жить не может без железной дороги и перевелся на 2 курсе в Колледж железнодорожного транспорта. Окончил колледж с красным дипломом. Живой ум, порядочность, исполнительность и настоящая преданность делу помогли ему занять настоящую должность. Всегда готов провести экскурсию и мастер-класс по управлению электровозом для молодого поколения.

Рычков Глеб Евгеньевич – выпускник КЖТ УрГУПС 2019 года. Преподаватель Детской железной дороги. Получил ГРАНТ ОАО «РЖД» на разработку дипломного проекта, ведет активную профориентацию среди учащихся. Активный участник конкурсов профессионального мастерства WorldSkills.

Когда встречаешь таких людей, видишь их работу, впитываешь их слова, понимаешь, что не зря выбрал данную специальность, и говоришь себе: «Я обязательно буду одним из них».

Поступить в Колледж железнодорожного транспорта меня подтолкнула моя семья. Моя бабушка была начальником станции, папа работал составителем, маневровым диспетчером, а мама работает дежурной по станции. Так что, куда поступать после школы, было решено заранее.

Учеба в колледже дается относительно легко, ведь я быстро погрузился в будущую профессию. Проблемы не возникали также и потому, что я исполнитель и терпелив, да и вообще сам процесс обучения меня увлекает и приносит удовольствие. Для развития своих профессиональных компетенций принимаю участие в конкурсах профессионального мастерства: «Лучший по специальности», в Региональном этапе Всероссийской олимпиады профессионального мастерства. За отличные показатели в учебе на 3 курсе был удостоен именной стипендии «Президента ОАО «РЖД», а уже сейчас моя кандидатура согласована на предоставление ГРАНТА ОАО «РЖД».

После окончания колледжа возникнет вопрос: «Куда пойти работать?» и «Какие перспективы меня ждут?» Чтобы разобраться с этим вопросом, стоит рассмотреть карьерограмму, которая покажет возможные варианты построения карьеры для выпускника колледжа.

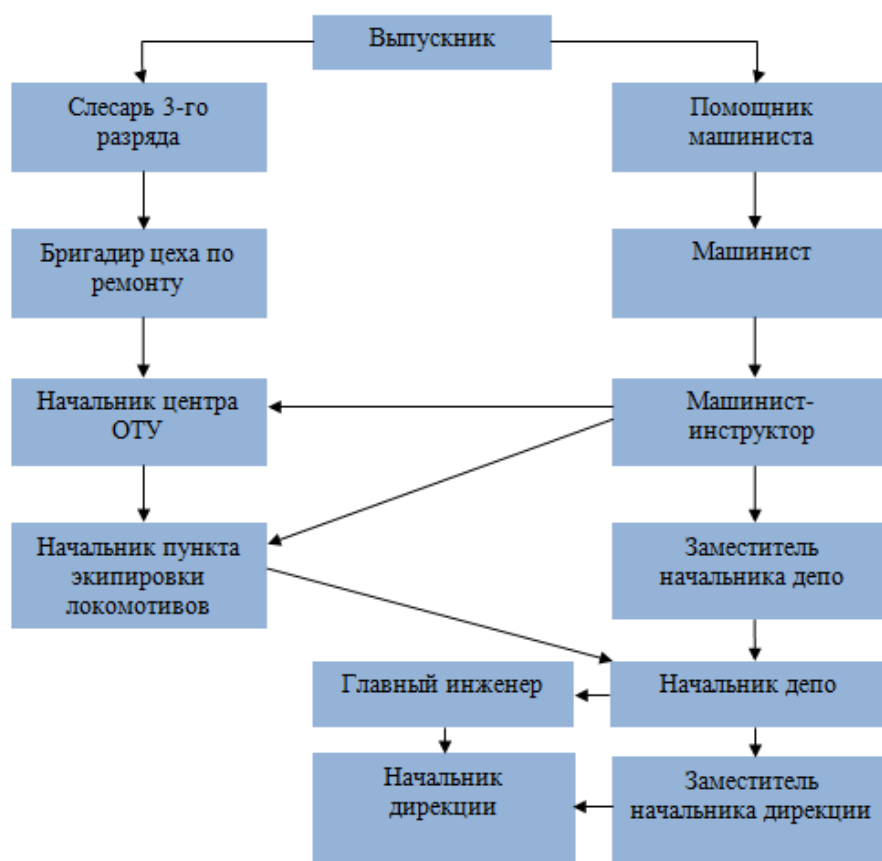


Рис. 1. Карьерограмма специалиста локомотивного комплекса

Помощник машиниста локомотива обеспечивает безопасное движение локомотивов и поездов при железнодорожных перевозках пассажиров и грузов. При приемке локомотива он должен произвести его осмотр на наличие неисправностей. В пути следования своевременно и точно выполнять поручения машиниста по уходу за локомотивом и его техническому обслуживанию, закреплению локомотива (поезда) от самопроизвольного ухода. Следить за правильностью приготовления маршрута следования.

При следовании на запрещающий сигнал светофора, стоя рядом с машинистом, периодически напоминать машинисту показание сигнала, положение контроллера, величину давления воздуха в тормозной магистрали, разрешенную скорость движения. При отсутствии действий со стороны машиниста, самому принять меры для остановки поезда.

Напоминать машинисту об установленных скоростях движения, имеющихся предупреждениях об ограничении скорости, установленных местах пробы автотормозов.

При внезапной утрате машинистом способности управлять локомотивом, остановить поезд, закрепить установленным порядком, передать по радиосвязи, либо другими возможными способами о происшествии дежурному по ближайшей станции, поезвному диспетчеру.

Обеспечивать безопасность движения на основе неукоснительного выполнения требований ПТЭ, ИСИ, ИДП и других инструкций и указаний.

Выполнять установленный регламент переговоров.

Область базовых знаний и их уровень: знание физики, электротехники, ПТЭ, ИСИ, ИДП, коммуникабельность и умение работать в команде (частое общение, умение использовать простую терминологию и соблюдать регламент переговоров).

После окончания колледжа я вижу свою карьеру в Дирекции тяги, однако хочу продолжить повышать уровень образования, поступив в УрГУПС. Только при наличии высшего образования открываются следующие профессии: машинист-инструктор, старший

мастер цеха, технолог, приемщик локомотивов, начальник пункта экипировки локомотивов, дежурный по депо, заместитель начальника депо и начальник депо [2].



Рис. 2. Траектория моей будущей карьеры

Хотелось бы отметить общие компетенции, которыми, на мой взгляд, должен обладать выпускник колледжа по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог:

- понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес;
- организовывать собственную деятельность, исходя из цели и способов ее достижения, определенных будущим руководителем;
- анализировать рабочую ситуацию, осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку и коррекцию собственной деятельности, нести ответственность за результаты своей работы;
- осуществлять поиск информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач;
- использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности;
- работать в коллективе и команде, эффективно общаться с будущими коллегами, руководством, клиентами [3].

Я уверен в своих силах и считаю, что поставленная мною цель – получить среднее профессиональное образование и поступить в УрГУПС для получения высшего образования будет осуществлена. Надеюсь, в скором будущем и я пополню список успешных выпускников Колледжа железнодорожного транспорта, а также Династию железнодорожников моей семьи.

Список литературы

1. Методическое пособие по адаптации работников в ОАО «РЖД».- Департамент управления персонала, 2015. – 55 с. – Текст : непосредственный.
2. Сборник типовых карьерограмм «Вектор движения». Центр оценки, мониторинга персонала и молодежной политики, 2017. - 14с. – Текст : непосредственный.
3. Корпоративный университет ОАО «РЖД», Профессиональные компетенции работников Дирекции, 2016. – 48 с. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА локомотива

Васильев М.И.

Научный руководитель: Астионова Т.В.

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта, в г. Екатеринбурге, г. Екатеринбург, Россия

Профессия помощника машиниста появилась, как только появились первые паровозы, а это произошло 11 ноября 1837 года. Ведь именно тогда был совершен первый рейс из Санкт-Петербурга в Царское село. Тогда в состав локомотивной бригады входили:

- машинист паровоза – занимался непосредственным управлением;
- помощник машиниста паровоза – контролировал действия машиниста, следил за приборами в пути следования;
- кочегар – закидывал уголь в топку, тем самым обеспечивая работу паровой машины.

У паровой тяги был существенный минус – маленький КПД, примерно 5-9%. 21 декабря 1920 года был принят план по электрификации Советской России, он также включал электрификацию железных дорог.

Первый электрифицированный участок на Свердловской магистрали был открыт 23 августа 1933 года. Это был участок от станции Чусовской до станции Кизел. Применение электрической тяги способствовало увеличению КПД до 50-60%, за счёт установки коллекторных тяговых электродвигателей и увеличения скорости движения до 160 км/ч.

Времена меняются, обновляется и совершенствуется тяговый подвижной состав, совершенствуется конструкция, повышаются скорости движения, увеличиваются весовые нормы составов, бесменным должен оставаться профессионализм локомотивной бригады.

Выдержка, сила духа, характер, любовь к своему делу, делают эту профессию одной из самых востребованных теперь уже не только среди молодых людей, но и среди девушек.



Рис.1. Этапы развития скоростного и высокоскоростного движения в России

На Свердловской железной дороге в УЦПК в Екатеринбурге впервые прошли подготовку по профессии помощник машиниста 6 девушек. Сначала девушки изучили теорию и устройство локомотивов, а затем на специальных тренажерах, имитирующих кабины электропоездов, отрабатывали навыки вождения поездов. Практику они проходили на своих будущих рабочих местах, в локомотивных депо в Екатеринбурге и Перми.



Рис. 2. Женщина- помощник машиниста

Помощник машиниста очень ответственная профессия, ведь именно машинист с помощником машиниста в пути следования отвечают за сохранность перевозимого груза, безопасность пассажиров и безопасность движения.

У помощника машиниста очень много обязанностей, не меньше чем у машиниста. Помощник машиниста обязан знать:

- профиль пути;
- план станции;
- устройство и принцип действия контактной сети;
- устройство стрелочных переводов;
- устройство сигнализации централизации и блокировки (СЦБ);
- правила технической эксплуатации;
- охрану труда и технику безопасности;
- график движения.

В пути следования помощник наблюдает за работой машиниста, но и заполняет различные документы, ведет радио-переговоры с диспетчером, проверяет сцепление локомотива с первым вагоном, на стоянках осматривает экипажную часть [2].

Для того чтобы стать помощником машиниста надо иметь:

- хорошее здоровье (отсутствие нервных и психических заболеваний, сердечно-сосудистых заболеваний);
- быструю реакцию;
- хорошую координацию движений;
- хорошую эмоциональную устойчивость;
- хорошую психическую устойчивость;
- «острое» зрение;
- точный глазомер.

У помощника машиниста должны быть следующие личностные качества и склонности:

- сообразительность;
- наблюдательность;
- бдительность;
- выдержка;
- организованность;
- ответственность;

- осторожность;
- осмотрительность;
- решительность;
- дисциплинированность;
- самообладание.

Освоить данную профессию и получить необходимые знания можно во время обучения в колледже железнодорожного транспорта по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог.

Современный выпускник должен обладать следующими компетенциями:

- визуально определять состояние пути, устройств СЦБ и связи, контактной сети, встречных поездов;
- подавать сигналы установленным способом;
- визуально определять состояние электрического, механического, тормозного оборудования, контрольно-измерительных приборов;
- определять техническое состояние локомотива по показаниям контрольно-измерительных приборов;
- визуально и инструментально определять неисправность локомотива соответствующего типа;
- устранять неисправности на локомотиве соответствующего типа.

У профессии машиниста, как и у остальных профессий, есть свои «плюсы» и «минусы»

Плюсы:

- романтика, запах кофе, стук колес, леса и горы, города и села;
- престижность профессии;
- льготы, предоставление социального обеспечения, медицинской помощи, оказание материальной и социальной поддержки работников при увольнении, деловые подарки, льготы на проезд.

Минусы:

- тяжелые условия труда [1].

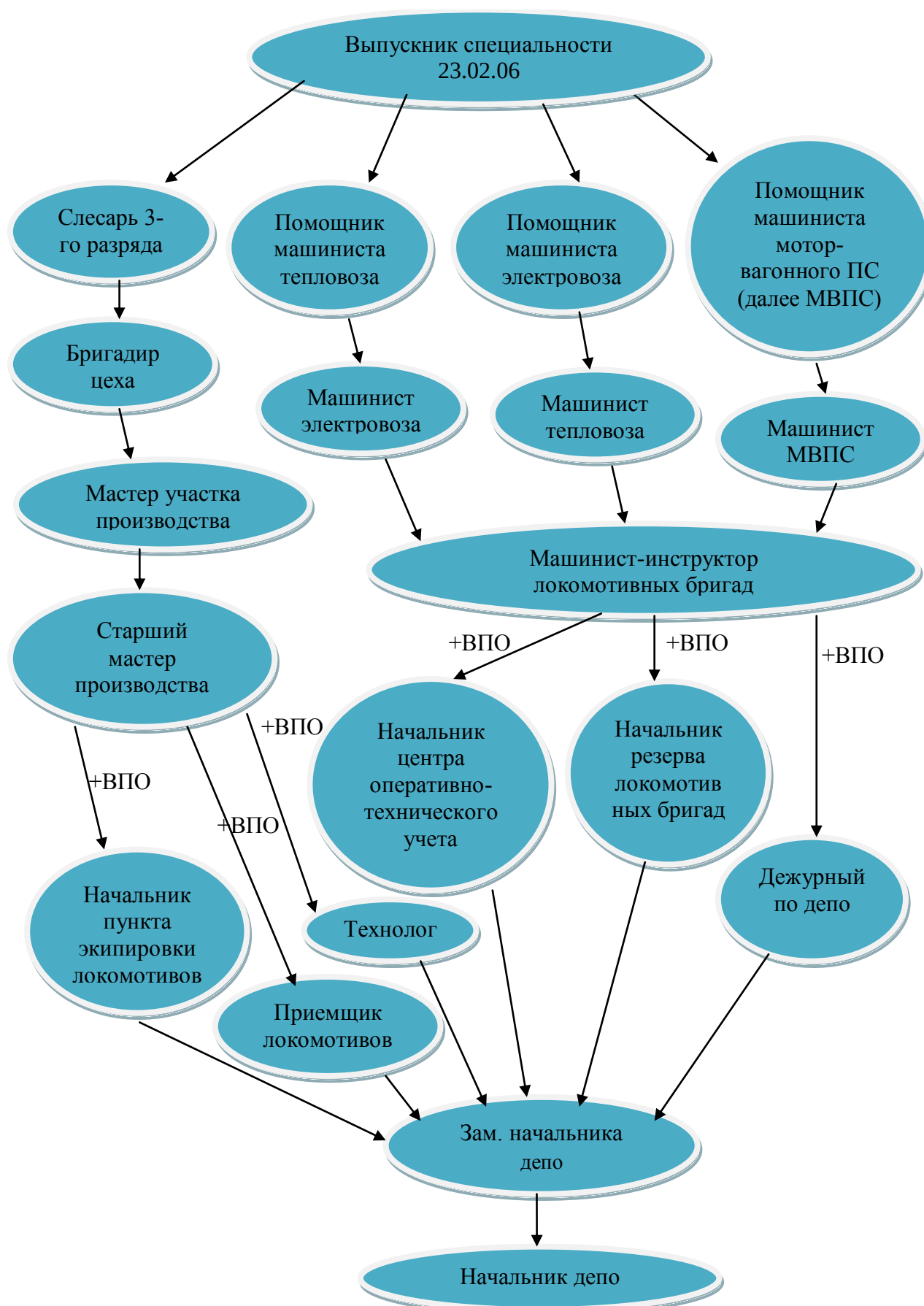


Рис. 3. Карьерограмма выпускника колледжа

Свой карьерный рост после получения среднего профессионального образования я представляю так:

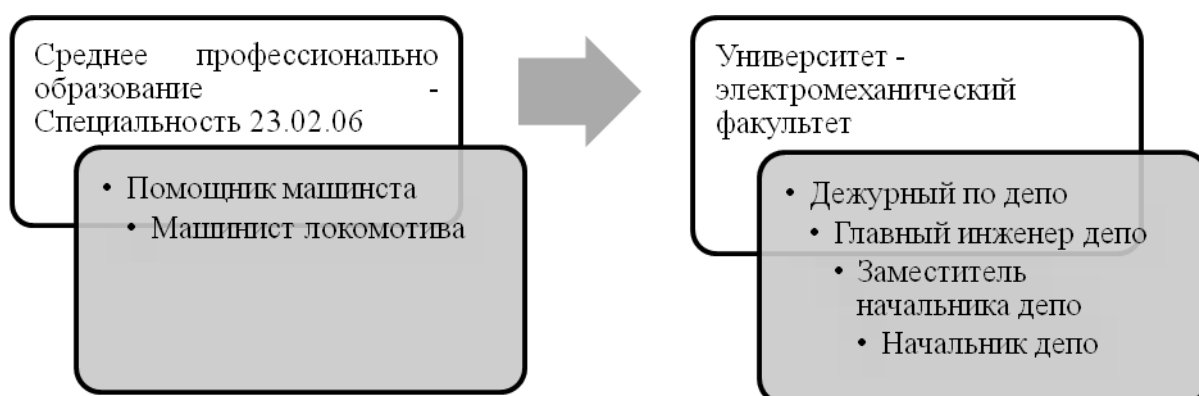


Рис.4. Моя карьерограмма

В заключение можно сказать, что профессия помощника машиниста локомотива очень интересная и увлекательная профессия. Я горжусь тем, что учусь по данной специальности и искренне надеюсь стать ценным сотрудником в компании ОАО «РЖД».

Список литературы

1. Романова, Е. С. 99 популярных профессий : психол. анализ и профессиограммы / Е. С. Романова. - 2-е изд. – Санкт-Петербург : Питер, 2003. – С. 189-193. – Текст : непосредственный.
2. Приказ Минтруда России от 19.05.2014 № 321н (ред. от 12.12.2016) «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по управлению и обслуживанию локомотива» (Зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 N 32593) – Текст электронный // СПС КонсультантПлюс.

МОЯ ПРОФЕССИЯ - СЛЕСАРЬ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Михайлов Н.А.

Научный руководитель: Астионова Т.В.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия*

Когда труд — удовольствие, жизнь — хороша!

Когда труд — обязанность, жизнь — рабство!

Максим Горький

Выбор профессии – это шаг, который определяет взрослую жизнь каждого человека.

Большинство ребят с детства мечтают стать машинистами локомотива. Управлять тяговым подвижным составом – это, действительно, очень интересно и престижно, когда ты чувствуешь огромную ответственность за сохранность перевозимого груза и безопасность пассажиров.

Однако, многие даже не задумываются о том, что во многом безопасность движения определяет качественная и своевременная система обслуживания и ремонта тягового подвижного состава.

Действующая в ОАО «РЖД» система планово-предупредительного ремонта постепенно переходит на полное сервисное обслуживание локомотивов.

Ремонт по техническому состоянию предполагает определение объемов восстановления на основе результатов технического диагностирования, проводимого с

установленной периодичностью. По результатам диагностирования определяется остаточный ресурс работоспособности. Если остаточный ресурс не удовлетворяет требованиям надежности и безопасности, то принимают решение о замене или ремонте диагностируемого узла локомотива [1].

Важно отметить, что модель полного сервисного обслуживания уже давно зарекомендовала себя зарубежом и активно там применяется. При этом зарубежное сервисное обслуживание имеет несколько другую «философию».

Масштабность и хорошая предсказуемость зарубежного рынка технического обслуживания локомотивов позволяет заключать контракты до 30 и более лет, а под сервисом локомотивов там понимается не просто один из видов деятельности с целью получения прибыли, а глобальный сервис по технической поддержке локомотива в эксплуатации и на практике в большей части используется сопровождение локомотива на этапах всего жизненного цикла.

Действительно, на данном этапе развития отрасли данная модель является наиболее оптимальной, так как имеет огромное количество преимуществ, а возможные изъяны - это лишь следствия коренных изменений, которые постепенно, в процессе повышения эффективности взаимодействия и распределения обязанностей в отрасли самоустроятся. Тем не менее, остаются нерешенными некоторые более глобальные проблемы, на которые была направлена реформа локомотиворемонтного комплекса, в частности: высокий уровень износа парка локомотивов; избыток инвентарного парка локомотивов; проблема распределения обязанностей по содержанию производственных мощностей депо и оснащению его технологическим оборудованием; проблема взаимодействия сервисных компаний и ОАО «РЖД».

Преимуществами сервисного обслуживания от производителя являются также использование сквозной документации, существенная оптимизация затрат на неплановые ремонты. Персонал проходит обучение и повышение квалификации на производстве. Кроме того, для работы используются только оригинальные запчасти, таким образом, исключена возможность установки контрафактных деталей [2].

Так все же, вернемся к вопросу: «Кто же такой слесарь по ремонту подвижного состава»?

Слесарь подвижного состава определяет исправность и качество деталей всего механизма, выявляет дефекты и неточности при сборке оборудования и устраняет их. В обязанности этого сотрудника входит проведение слесарных работ, замена комплектации железнодорожного транспорта, а также регулировка и испытание собранных узлов после проведения ремонтных работ.

Этот сотрудник является рабочим и может претендовать на должность, лишь получив полное среднее и профессионально-техническое образование. Также работодатели допускают к службе соискателей, прошедших профессиональную подготовку на производстве без дополнительного образования, помимо среднего. Эта должность подразделяется на разряды. Слесарь по ремонту подвижного состава, чтобы получить очередной разряд, должен пройти повышение квалификации и иметь стаж работы [3].

Таблица 1

Разряды слесаря по ремонту подвижного состава

Разряд	Характеристика выполняемых работ
Слесарь по ремонту подвижного состава железных дорог 1 разряда	Прежде чем приступить к своей работе, слесарь, имеющий первый разряд, должен выучить основы слесарного дела, разбираться в наименованиях, марках, назначении и способах применения инструментов, материалов, простых приспособлений и контрольно-измерительных приборов. Также он должен разбираться в жидкостях, которые применяются для смазки и

	промывания деталей железнодорожного транспорта. В его обязанности входит прогонка резьбы на незначительных деталях, таких как гайки и болты. Также в его обязанности входит обслуживание простых слесарных приспособлений и их заточка.
Слесарь по ремонту подвижного состава железных дорог 2 разряда	Работник, занимающий эту должность, обязан изучить, по какому принципу проводится техническое обслуживание и ремонт подвижного состава. Помимо этого, он должен разбираться в назначении и правилах эксплуатации самых распространенных видов специального и универсального инструмента и контрольно-измерительного оборудования. Его знания включают в себя основные методики осуществления слесарных работ во время ремонта и сборки простых узлов, которые соединяются при помощи болтов и валиков. Он должен разбираться в механических свойствах материалов, которые попадают к нему на обработку. Изучить допуски, посадки, квалитеты, шероховатость. Также он должен знать, как правильно осуществлять сцепку и расцепку вагонов и буксиров. Ему могут поручить сверлить отверстия с использованием механизированных и ручных инструментов. В обязанности работника может входить нарезка резьбы плашками и метчиками в комплектации креплений железнодорожного транспорта. Помимо этого, в его компетенцию может входить сценка и расцепка вагонов, буксиров и прочее.
Слесарь по ремонту подвижного состава железных дорог 3-4 разряда	Работник должен разбирать вспомогательные части объектов, которые доверены ему для ремонтных работ при условии, что детали состава имеют тугую и скользящую посадку. Он занимается монтажом и разборкой некоторых приборов пневматических систем. Сотрудник соединяет узлы и шплинтовые крепления, соблюдая при этом размеры, расположения и условия подвижных посадок. Ему могут поручить испытание работоспособности пневматических систем, которые работают под давлением. Также в его обязанности входит регулирование и испытание некоторых механизмов железнодорожного оборудования.
Слесарь по ремонту подвижного состава железных дорог 5 разряда	Работник обязан выучить все технические условия проведения ремонта, знать, как собираются основные узлы, как контролировать и регулировать сборку и работу узлов. Его обязанности могут включать в себя разборку, ремонтные работы и монтаж оборудования. При этом ему доверяются узлы с плотной и напряженной посадкой. Также он должен выполнять слесарные работы. Сотрудник проверяет, правильно ли были собраны детали и узлы, выполняет шабрение деталей, у которых большие пригоночные площади, регулирует и проводит испытания механизмов и узлов после сборки.
Слесарь по ремонту подвижного состава железных дорог 6 разряда	Работник должен знать, какие бывают способы осуществления разметки и установки узлов, проверки монтажных работ, точность качества ремонтных работ. Также его знания должны включать способы, которые позволяют проверить и определить поврежденные детали. Он должен быть знаком с методикой восстановления работоспособности комплектации подвижного состава. В обязанности этого работника входит испытание, проверка на точность и сдача в эксплуатацию устройств и оборудования, поступивших на ремонт. Он должен выявлять и

	предупреждать дефекты всех сборочных групп состава.
Слесарь по ремонту подвижного состава железных дорог 7 разряда	Работник обязан выучить конструктивные особенности установок, узлов и прочей техники всех серий, которые поступают на ремонтные работы. Знать, какие существуют правила и технологии регулировки с использованием стандов, центровки и обкатки. Методы диагностики, испытаний, допустимые нагрузки на технику, а также профилактические меры, направленные на предотвращение износа и возникновения поломок. В его обязанности входит обслуживание и ремонт железнодорожного транспорта, в том числе диагностические работы, регулировка, подгонка, обкатка деталей.

Меняются времена, наступает век инновационных технологий, меняется подход к обслуживанию и ремонту подвижного состава, меняются и требования к профессии «Слесарь по ремонту подвижного состава».

Современные скоростные и высокоскоростные составы развивают скорость до 350км/ч, и тут важна максимальная точность и концентрация в измерениях, умение разбираться в современной технике также немаловажно.

Сегодня работодатели обращают внимание не только на профессиональные компетенции работников, но и оценивают их общие компетенции.

Чтобы соответствовать современным требованиям работодателя студенты специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог принимают активное участие в конкурсах профессионального мастерства, проходят учебную практику с применением тренажеров в стенах колледжа.

Современное оснащение учебных мастерских Колледжа железнодорожного транспорта и деятельностный подход в образовании позволяет студентам приходить на производство более подготовленными и адаптированными к современным условиям.



Рис. 1. Учебная практика

После окончания колледжа я так вижу пути построения своей карьеры на Свердловской железной дороге:

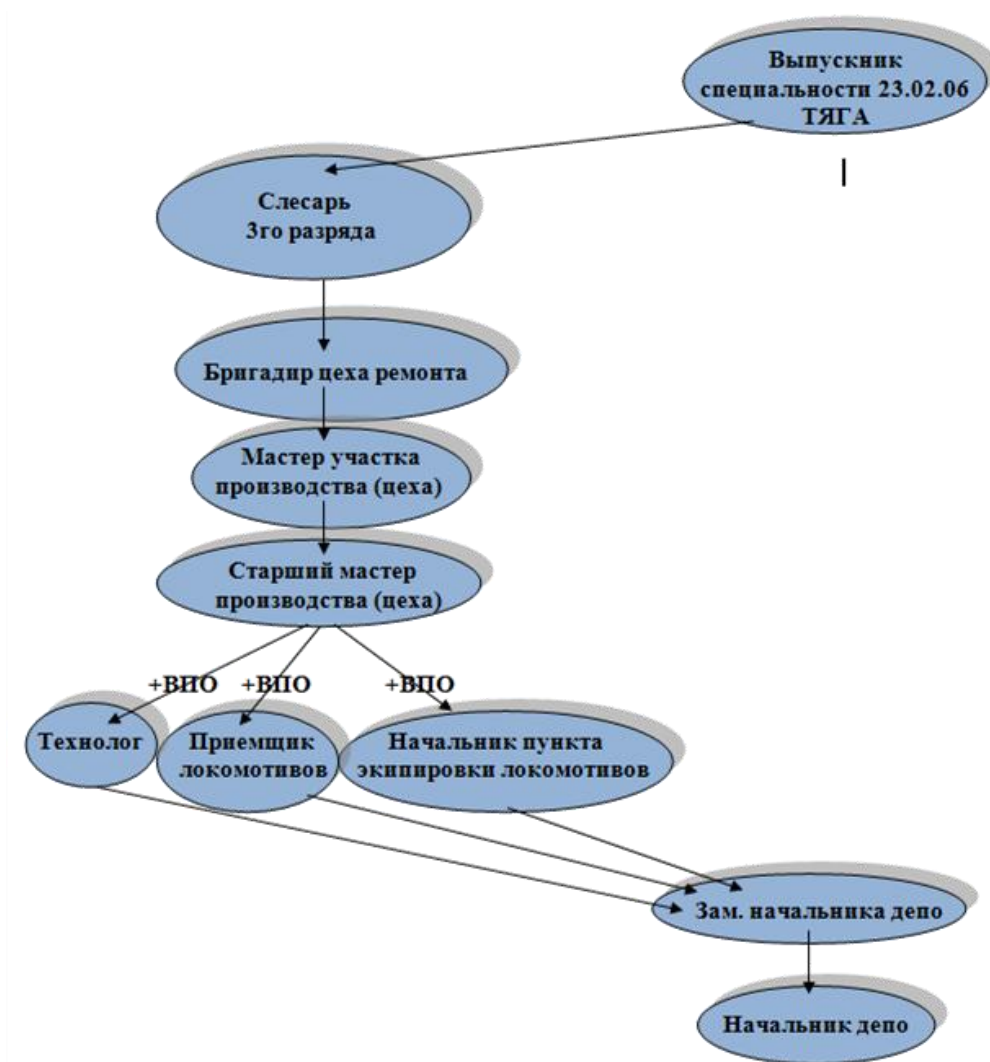


Рис. 2. Траектория моей будущей профессии

Список литературы

1. Усманов Ю.А., Четвергов В.А., Панычев А.Ю., Куршакова Н.Б., Организация, планирование и управление ремонтом подвижного состава: учебное пособие: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2017. – 277 с. – Текст : непосредственный.
2. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. <https://fb.ru/article/453347/slesar-podvijnogo-sostava-razryadyi-obuchenie-opisanie-professii>

КАРЬЕРНЫЙ РОСТ В ДИРЕКЦИИ ТЯГИ

Рычков Г.Е.

Научный руководитель: Огородников А.А.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
г. Екатеринбург, Россия*

История Российских железных дорог неотделима от истории страны. Наши работники всегда гордились тем, что решали стратегические важные для государства задачи и передавали опыт и знания своим преемникам. Сегодня ОАО «РЖД» обеспечивает рабочими местами более миллиона человек. Ежегодно на работу в холдинг приходят около 91,5 тыс. новых сотрудников, мечтающих добиться карьерного роста. К сожалению, это удаётся далеко не всем и не всегда, это зависит от человека, но, тем не менее, сделать карьеру не так сложно, если следовать определенным правилам. Можно получить первую руководящую должность в 20 лет, при этом остальной коллектив будет намного старше и будет обладать большим опытом и образованием. После этого может быть много взлетов по карьерной лестнице и падений, которые многому могут научить. Выпускники профильных специальных заведений, связанных со специальностью «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» в первую очередь начинают с профессии помощник машиниста. Профессия «Помощник машиниста» локомотива является одной из наиболее престижных и ответственных на железнодорожном транспорте, которая требует наличия определенных умений и навыков, позволяющих в первую очередь обеспечить быструю, а главное, безопасную доставку пассажиров и грузов в определенных направлениях. Профессия помощник машиниста требует пунктуальности, ответственности, предельной концентрации, внимательности и стрессоустойчивости на максимальном уровне. Поездки на длительные дистанции требуют выносливости, а также хорошей реакции, отличного зрения и слуха. Физическая форма и темперамент играют одну из ключевых ролей при выборе данной профессии.

Проблема: как правильно построить свою карьерную лестницу.

Цель исследования: создать модель будущей карьеры в соответствии с жизненными и профессиональными планами и выбрать направление будущего развития в соответствии с профессией.

Ожидание: повышение готовности выпускника колледжа к профессиональному самоопределению.

Объект исследования: моя профессиональная карьера как выпускника колледжа.

Предмет исследования: процесс выбора профессиональных компетенций во время обучения в колледже для дальнейшего использования в профессиональной деятельности.

Решение проблемы: проведение исследовательской работы по теме «Карьерный рост в дирекции тяги» поможет мне и другим студентам колледжа правильно построить свою будущую профессиональную карьеру.

Выбор профессии – один из главных жизненных выборов. Каждый, кому предстоит заниматься какой-либо деятельностью, должен понять, что он из себя представляет, и на что способен. С детства хотел стать архитектором, любил конструировать, но первая же поездка на поезде в 5 классе с родителями в Анапу поменяла кардинально мою жизнь. И вот, начав интересоваться железнодорожным транспортом, записался на Свердловскую детскую железную дорогу. Даже отдаленность от города Екатеринбурга не остановила мою тягу к железной дороге. Определив профессию «Машинист локомотива» своим будущим, начал совершенствовать свои навыки. Выбор учебного заведения был уже выбран судьбой. После окончания 9 класса я, не раздумывая, подал документы в Колледж железнодорожного транспорта УрГУПС на специальность «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог». На первом курсе начал развивать лидерские качества и профессиональные компетенции, занимаясь общественной деятельностью в коллеже. На сегодняшний день я продолжаю учиться в УрГУПСе и получаю высшее образование по той же специальности.

Требования к помощнику машиниста – профессионализм, обладание техническим мышлением, внимательность, так как ошибки на дороге непростительны, они ведут к трагическим результатам.

Профессия помощника машиниста в моем регионе очень востребована, парк локомотивного хозяйства постоянно нуждается в молодых специалистах. Железнодорожный транспорт до сегодняшнего дня один из важнейших для народного хозяйства. И в XIX, и в XX веке поезда перевозили сырье и готовую продукцию, людей, а во время войн – солдат и раненых, боеприпасы и оружие. Железнодорожные составы везут за границу на экспорт зерно, а оттуда ввозят различные товары и продукты. И на каждом локомотиве должен быть грамотный, квалифицированный помощник машиниста.

Профессиограмма профессий дирекции тяги

Одним из важнейших источников информации о профессиях являются профессиограммы, в которых описаны особенности профессии или специальности.

Профессиограмма позволяет глубже узнать содержание будущей профессии, оценить свою профпригодность к ней.

Профессиограмма профессии «Помощник машиниста электровоза»

Общая характеристика профессии

Помощник машиниста, на первый взгляд, не такая заметная и престижная специальность. Как и второго пилота в самолете, его по праву считают «тенью» своего руководителя. Однако важность этой должности сложно переоценить. Прямая обязанность помощника – пристально следить за всеми действиями машиниста, фиксировать обозначения различных сигналов, команд, следить за исправностью оборудования, контролировать показания имеющихся приборов. Если упустить хотя бы одну из этих важных деталей, последствия могут быть непредсказуемы. Так же, как и машинист, его помощник несет большую нагрузку и ответственность за сотни пассажиров. Всё, что по какой-то причине может не заметить основной специалист, должен учесть его заместитель. Помощник машиниста обязан иметь достаточно высокую квалификацию и при возникновении непредвиденных ситуаций оперативно заменить руководителя. При этом он должен своевременно сообщить обо всём случившемся дежурному сотруднику диспетчерской службы, а также сигнализировать о происшествии командам остальных поездов во избежание серьезных недоразумений в пути.

Наименование профессии: Помощник машиниста электровоза.

Доминирующий способ мышления: свежий взгляд на проблему, подход со всех сторон, переход от общего к частному.

Область базовых знаний и их уровень: знание физики, технической стороны вопроса, совершенство (частое использование знаний на практике); коммуникабельность и умение работать в команде (частое общение, умение использовать простую терминологию).

Профессиональная область: железнодорожный транспорт.

Доминирующий интерес: технический

Условия работы: депо, локомотив.

Доминирующие качества в профессии «помощник машиниста»:

- хорошие зрение и слух;
- чувство времени и расстояния;
- уравновешенность;
- скорость реакции;
- переключение и распределение внимания;
- логическое мышление;
- переносимость монотонности;
- хорошая ориентировка в экстремальной ситуации;
- способность различать цвета.

Компетенции, обеспечивающие успешность выполнения профессиональной деятельности по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог».

Выпускник вуза по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» должен обладать следующими общими компетенциями, включающими в себя способность:

- понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес;
- организовывать собственную деятельность, исходя из цели и способов ее достижения, определенных руководителем;
- анализировать рабочую ситуацию, осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку и коррекцию собственной деятельности, нести ответственность за результаты своей работы;
- осуществлять поиск информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач;
- использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности;
- работать в коллективе и команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, клиентами;
- исполнять воинскую обязанность, в том числе с применением полученных профессиональных знаний (для юношей).

Выпускник вуза по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» должен обладать профессиональными компетенциями, соответствующими основным видам профессиональной деятельности:

1. Техническое обслуживание и ремонт локомотива (по видам):

- проверять взаимодействие узлов локомотива;
- производить монтаж, разборку, соединение и регулировку частей ремонтируемого объекта локомотива.

2. Управление и техническая эксплуатация локомотива (по видам) под руководством машиниста.

- осуществлять приемку и подготовку локомотива к рейсу;
- обеспечивать управление локомотивом;
- осуществлять контроль работы устройств, узлов и агрегатов локомотива.

Все вышеизложенные компетенции получу и доработаю на производственной практике.

Качества, препятствующие эффективности профессиональной деятельности:

- отсутствие психической выносливости;
- безответственность;
- равнодушие;
- слабоволие;
- болтливость.

Для того, чтобы правильно построить свою карьерную лестницу, необходимо изучить литературу о различных профессиях и их особенностях, просмотреть интернет-ресурсы по будущей профессии и учесть свои интересы и склонности.

Данное исследование и работа над статьей позволили мне: обозначить свои жизненные и профессиональные цели, глубоко и всесторонне изучить материал о профессии, составить профессиограмму, смоделировать траекторию своей будущей карьеры.

Список литературы

1. Методическое пособие по адаптации работников в ОАО «РЖД».- Департамент управления персонала, 2015. – 55 с. – Текст : непосредственный.

2. Сборник типовых карьерограмм «Вектор движения». Центр оценки, мониторинга персонала и молодежной политики, 2017. – 14 с. – Текст : непосредственный.
3. Корпоративный университет ОАО «РЖД», Профессиональные компетенции работников Дирекции, 2016. – 48 с. – Текст : непосредственный.

МОЯ СУДЬБА – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Торгаев Н.Т.

Руководитель: Галымова Р.А.

*ЧУ «Жезказганский колледж Бизнеса и транспорта»,
Карагандинская область, г. Жезказган, Казахстан*

Французский писатель Поль Моран говорил: «Железнодорожный билет возбуждает больше надежд, чем лотерейный». Каждый раз, оказываясь на вокзале, ощущаешь благоговейный трепет перед дорогой, будь то простая поездка на дачу или путешествие к морю.

Рельсы, поезда, вагоны... Станции, ожидания, расставания, встречи... Радость и грусть, волнение и надежда. Это и есть железная дорога, но главное ее достояние – ее люди – железнодорожники, выбравшие для себя непростую судьбу. Их еще называют друзьями стальных машин, лекарями дороги. Трудлюбивые, осторожные, ответственные, доброжелательные... Это все о них, о людях дороги.

Моим выбором стала специальность «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», которая по данным исследователей рынка труда входит в пятерку наиболее престижных и перспективных в этой сфере. Именно она даст мне возможность стать настоящим железнодорожником. Ведь техник должен обладать многими профессиональными знаниями и умениями: знать технологический процесс эксплуатации подвижных железнодорожных составов; уметь планировать и организовывать работу коллектива исполнителей; грамотно оформлять необходимую документацию; проводить плановые и профилактические осмотры состава, с выявлением возможных неисправностей; организовывать и проводить ремонтные работы.

Принимая решение работать по данной специальности, человек делает достойный выбор. Но в таком случае необходимо обладать множеством качеств, без которых трудовой путь в этой сфере деятельности может быстро прекратиться. Профессия подходит далеко не каждому, поэтому сначала нужно разобраться, кому стоит работать железнодорожником, а кому нет.

Плюсы профессии.

Высокая востребованность. Железнодорожный транспорт в Казахстане не перестает активно развиваться, а количество пассажирских и грузовых перевозок стремительно увеличивается. Для обслуживания таких масштабных транспортировок, требуется все больше квалифицированных специалистов. А это значит, что профессия очень востребована, и проблем с поиском работы не возникнет.

Уважение в обществе. Осознавая всю важность и значимость данной профессии, правительство и общественность с особым уважением относятся к представителям данной специализации. А высокий статус и признание никогда не мешали двигаться по карьерной лестнице и честным трудом зарабатывать премии.

Высокий уровень дохода. Качественный труд должен хорошо оплачиваться. Именно поэтому у железнодорожников средняя заработная плата варьируется от 40 до 50 тысяч рублей. А плодотворный и добросовестный труд дополнительно оплачивается приятными бонусами.

Льготы. Государство весьма трепетно относится к таким важным специалистам, поэтому поощряет их различными льготами. Работая в данной сфере, человек имеет

возможность получать путевки в санатории, а также бесплатно перемещаться во всех поездах и электричках страны.

Возможность посещать новые города. Какой бы узкой специализацией не обладал железнодорожник, а многогранность профессии позволяет всем представителям такой сферы деятельности видеть красоты различных городов и даже стран. Пусть это происходит в рамках рабочего режима, но все же, это еще один повод расширить кругозор.

Возможность карьерного роста. Представители данной профессии очень высоко ценятся на рынке труда. Если сотрудник хорошо себя зарекомендовал и достиг высот за определенных промежутков трудовой деятельности, для него открыты возможности карьерного роста. А это способствует более высокому статусу и увеличению ежемесячного дохода.

Минусы профессии.

Высокий уровень ответственности. Специалист обязан обеспечивать высокий уровень технического состояния железнодорожного полотна. Это требует высокой концентрации внимания, дисциплинированности и умения принимать кардинальные решения.

Тяжелый физический труд. Несмотря на высокую миссию железнодорожников, работа, которую ежедневно приходится осиливать дежурным обходчикам и механикам, требует высокой выносливости, хорошо развитого слуха и зрения. Но, каким бы крепким не было здоровье, человеческие ресурсы имеют свойство со временем исчерпываться.

Частые командировки. Постоянная возможность видеть разные города и страны не всегда приносит удовольствие. Ненормированный график, промозглая погода и редкая возможность побыть дома с семьей, особенно в праздничные дни, часто выбивает из колеи. Это может сказываться на самочувствии работника и понижать его работоспособность.

Ночные смены. Для каждого человека важна стабильность во всем, даже в рабочем графике. Не всем удастся с легкостью переносить ночные смены, которые обязательно предусмотрены в данной профессии. Для тех, кто привык спать в темное время суток, довольно сложно довести концентрацию внимания до соответствующего уровня.

Неблагоприятные погодные условия. Работа на свежем воздухе полезна для организма, особенно если стоят теплые осенние дни или комфортная летняя погода. А проливные дожди, метель или невыносимый зной могут нанести только вред организму при длительном нахождении на улице. Но работа железнодорожника не освобождает от обязанностей в неблагоприятные погодные условия, поэтому приходится мириться с дискомфортом.

Техники, осуществляющие деятельность по профилю «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», обеспечивают безопасное движение и долгосрочную службу грузовых и пассажирских локомотивов. Благодаря их квалифицированной работе, доставка грузов и людей железнодорожным транспортом остается одним из самых безопасных способов передвижения.

Важно понимать, что железная дорога представляет собой колоссальную систему. Для обеспечения ее бесперебойного функционирования нужна целая команда специалистов, каждый из которых будет выполнять определенные обязанности. Давайте перечислим основные профессии железнодорожников. Дежурный по железнодорожной станции. Диспетчер. Обслуживающий персонал. Путевые обходчики. Осмотрщики-ремонтники. Электромонтер. Машинист. Начальник поезда. Проводник. Сигналист.

Дежурный по железнодорожной станции.

Обязанность данного специалиста состоит в составлении поминутного расписания, а также в контроле за движением пассажирских и грузовых составов. Довольно ответственная профессия, представитель которой фактически выполняет руководство всей станцией, принимая и отправляя поезда. Именно ему подчиняются остальные сотрудники, которые находятся на территории станции. Зарплата на данной позиции составляет от восемнадцати до сорока пяти тысяч рублей.

Диспетчер.

Данный специалист координирует движение поездов, поддерживает связь с машинистами. Нужно обладать повышенной внимательностью, а также быть готовым к двенадцатичасовым сменам. Зарплата на данной позиции сильно зависит от региона и, как правило, варьируется от пятнадцати до двадцати пяти тысяч рублей.

Путевые обходчики.

Представителей данной профессии, а также дорожных мастеров называют общим словом «путейцы». Основная обязанность состоит в проверке исправности дорожного полотна на отведенном участке, а также устранение неполадок. Работа данных специалистов осуществляется в несколько смен. Работодатель предоставляет экипировку, а также инвентарь. Стоит отметить, что данные специалисты большую часть рабочего времени приходится проводить на открытом воздухе, что сильно влияет на уровень комфорта. К сожалению, зарплата на данной вакансии состоит из оклада, который может не превышать двенадцати тысяч рублей.

Осмотрщики-ремонтники.

Представители данной профессии контролируют состояние пассажирских или грузовых поездов, а также отдельных вагонов. Кроме этого, они выявляют неисправности, раздают задания ремонтным бригадам или самостоятельно ликвидируют незначительные неисправности. В среднем доход на данной позиции составляет от пятнадцати до тридцати пяти тысяч рублей.

Электромонтер.

Данный сотрудник следит за исправностью светофоров и прочего оборудования. Предполагает некоторую опасность, так как работать предстоит с электричеством. Как правило, требуется наличие среднего специального образования. В среднем доход составляет от восемнадцати до сорока пяти тысяч рублей.

Машинист.

Машинист отвечает за движение железнодорожного транспорта. Машинист управляет поездками, а также следит за соответствием плану передвижения. Чтобы работать по данной профессии, нужно пройти соответствующее обучение. Средний уровень зарплат составляет от восемнадцати до сорока пяти тысяч рублей.

Начальник поезда.

Следит за техническим состоянием и работой поезда. Если начальник работает на пассажирском поезде, помимо прочего, он должен руководить проводниками, а также контролировать безопасность и комфорт пассажиров. Уровень зарплаты, как правило, начинается от двадцати тысяч рублей.

Проводник.

Зоной ответственности данного сотрудника становится пассажирский вагон. Проводник контролирует посадку и высадку пассажиров, отслеживает наличие необходимых бытовых принадлежностей, а также их предоставление пассажирам. Нередко представителями данной профессии становятся женщины. Уровень зарплаты колеблется от двадцати до сорока тысяч рублей.

Моя будущая профессия очень важна и ответственна. Со своей стороны, я постараюсь приложить максимум усилий, чтобы стать хорошим специалистом и содействовать дальнейшему процветанию стальной магистрали. Железная дорога для меня – все, это моя жизнь, мое будущее.

Список литературы

1. ОАО «РЖД» - 15 лет. – Текст : непосредственный // Железнодорожный транспорт. – 2018. - № 9. – С. 2-3.
2. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р. – Текст : электронный // СПС Консультант Плюс.

МОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР – СПЕЦИАЛИСТ В ОБЛАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Кадыров К.Р.

Научный руководитель: Куликова М.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Казани, г. Казань, Россия*

Выбор профессии, как правило, во многом определяет судьбу человека.

Главными факторами, которые оказывают влияние на профессиональное самоопределение выпускников среднего образования, являются: престижность профессии, влияние родителей и, конечно, наличие природных способностей.

Кроме того, многие выбирают именно интересную для себя профессию: склонность выполнять то, что по душе человеку, ведет к быстрой адаптации на рабочем месте, ответственному выполнению своих задач и отличной производительности труда.

Мой выбор пал на профессию помощника машиниста, которая обладает огромной важностью в нашей стране, ведь именно на локомотивную бригаду ложится ответственность за перевозочный процесс и безопасность движения на железнодорожном транспорте [1].

Помощник машиниста необходим по двум причинам:

- во-первых, физически невозможно управлять поездом одному человеку, поскольку в ходе движения регулярно возникает необходимость одновременно выполнять несколько технических операций;

- во-вторых, для подстраховки на случай потери трудоспособности машинистом.

Думаю и так ясно, какую огромную пользу экономике страны приносит железнодорожный транспорт. Разумеется, локомотивная бригада — это работники, без которых главная транспортная артерия нашей страны просто остановится.

Люди моей профессии работают на всей территории нашей необъятной родины, которая, словно сетями, обвязана железнодорожным полотном.

Чтобы выполнять такие обязанности, как обслуживание агрегатов локомотива и управление поездом, человек должен иметь технический склад ума, быть внимательным, помнить правила, иметь отличное зрение и реакцию. Также необходимо иметь уравновешенный характер, самообладание, хорошую реакцию, умение сосредоточиться на поставленной задаче. Работа с большим механизмом связана с риском получения травм и даже гибели людей, отвечающих за управление или находящихся в управляемом транспорте.

Высокий уровень осторожности, соблюдение всех требований безопасности обязательны для человека, от которого зависит здоровье и жизнь большого количества людей. Для того чтобы, несмотря на все трудности профессии, она приносила еще и удовольствие, человек, управляющий поездом, должен быть своего рода романтиком.

В выборе моей будущей профессии сыграло роль целевое направление.

Изначально вопрос о выборе не возникал в силу традиции, обычаев. Профессия «Помощник машиниста» окружала меня с раннего детства и окружает до сих пор. Даже мои соседи трудятся на благо страны в этой сфере. Кроме того, во время обучения в школе мне удалось посещать курсы юного железнодорожника, которые помогли мне определиться с выбором профессии и на практике ощутить процесс работы в ней. Поэтому, кроме наставления моих родственников и знакомых, сформировавших мою тягу работать на железной дороге, данные курсы укрепили желание выучиться именно на машиниста [2, 3].

Я считаю, что моя будущая профессия будет востребована во все времена, квалификация будет всегда актуальна и останется для меня в будущем «идеальной профессией».

В современном мире вопросы, связанные с профессиональным образованием стали крайне популярны.

Окончив учреждение среднего профессионального образования, по вышеуказанной специальности, пройдя распределение, выпускники поступают на работу в структурные подразделения холдинга ОАО «РЖД».

Большинство учреждения среднего профессионального образования помимо основной специальности дают возможность получить ряд смежных профессий, что делает выпускников более квалифицированными, разносторонними, а значит - дефицитными.

Начало же карьеры на примере конкретной специальности можно начать с должности помощника машиниста, а после приобретения опыта работы и зарекомендовав себя, как ответственного работника, можно поступить на должность машиниста.

В процессе работы имеется возможность получить высшее образование в данной области (в том числе и по целевому направлению), после чего будучи молодым специалистом, строить карьеру на предприятии.

Каждому молодому специалисту-целевику строится карьерограмма, согласно которой планируется его карьерный рост и продвижение.

Зарекомендовав себя как опытного и квалифицированного специалиста, получив бесценный опыт работы непосредственно на линии, пройдя через каждый болтик, гаечку и проводок, у специалиста, уже получившего высшее образование, имеется возможность карьерного роста до должности машиниста-инструктора.

В своей работе машинист-инструктор локомотивных бригад руководствуется инструкциями, приказами и другими нормативными актами Министерства транспорта, холдинга ОАО «Российские железные дороги», начальника железной дороги, начальника локомотивного депо, а также личными месячными планами, утверждаемыми начальником локомотивного депо. Он проводит в колонне локомотивных бригад работу по подготовке и повышению квалификации работников локомотивных бригад, предупреждению нарушений безопасности движения и осуществляет контроль за выполнением работниками локомотивных бригад своих должностных обязанностей.

На этом возможности карьерного роста специалиста в области эксплуатации подвижного состава внутри холдинга ОАО «РЖД» не заканчиваются. Холдингу требуются молодые, активные и перспективные специалисты и руководители, как в управлении железных дорог, так и в Центральном аппарате управления.

Таким образом, можно сделать вывод, что решив когда-то после 9-го или 11-го класса, будучи еще совсем юным подростком, поступить в учреждение среднего профессионального образования железнодорожной направленности, и получив опыт работы «руками» в структурных подразделениях территориальных управлений, а в последующем зарекомендовав себя, как грамотного специалиста в холдинге «РЖД», можно сделать головокружительную карьеру железнодорожника.

А карьера железнодорожника – это особая национальность и положение в обществе, которое символизирует стабильность, мастерство, востребованность и уверенность в завтрашнем дне.

Работая в холдинге «РЖД» ты всегда будешь ощущать себя частью команды, единого целого огромного механизма [3, 4].

Список литературы

1. Заводчиков, Д.П. Психология карьеры / М.В. Кормильцева. – Екатеринбург : РППТ, - 2012. – 156 с. – Текст : непосредственный.
2. Вульф, А.Н., История железных дорог Российской империи / А.Н. Вульф. – Москва : Рипол-Классик, 2018. – 495 с. – Текст : непосредственный.
3. Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность движения, Учебное пособие, Леоненко Е.Г., 2017. – Текст : непосредственный.
4. Козырев, В.А. Управление персоналом на железнодорожном транспорте / В.А. Козырев, С.В. Палкин, В.В. Корсакова: под.ред. В.А. Козырева. – Москва : ГОУ «Учебно-

методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». – 2008. – 304 с. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

Русу К.В.

Научный руководитель: Наумов О.Ю.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Калуге, г. Калуга, Россия*

Профессия — это не только род трудовой деятельности человека и его источник заработка. В первую очередь это желание заниматься тем родом деятельности, к которой он идёт на протяжении всей жизни, и получать духовное наслаждение от работы.

Мне всегда было интересно, кто такой машинист электропоезда. Когда я выбирал себе профессию, долго задумываться не пришлось, потому что в мыслях часто представлял себе, как локомотивная бригада: машинист и его помощник - справляются с локомотивом, обеспечивая его безопасное движение на всем пути следования.

Конечно же, прежде всего, меня привлекает красота дальних дорог, возможность знакомиться с новыми людьми. Однако я понимаю, что эта работа на железнодорожном транспорте потребует обширных знаний, определенных умений и навыков по доставке пассажиров в разных направлениях.

Разумеется, моя будущая специальность потребует таких качеств, как пунктуальность, внимательность, выносливость, стрессоустойчивость, уверенность в себе, высокое чувство ответственности, быстрая реакция, способность концентрировать внимание. Да и здоровье должно быть крепким, зрение и слух отличными. Болезни сердца, сосудов, центральной нервной системы и опорно-двигательного аппарата при такой работе не допустимы.

Это профессия, в которой трудятся сильные и смелые люди, которые могут принять единственно правильное решение, от которого зависит жизнь и безопасность пассажиров, команды, людей за окнами подвижного состава, да и самого поезда.

Да, действительно, чтобы стать помощником машиниста, а потом и машинистом, необходимо уметь управлять поездом, проводить небольшие слесарные работы, пользоваться радиосвязью, знать устройство электропоезда и правила движения на железной дороге.

В Калужском филиале ПГУПС я обучаюсь на специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» и получаю квалификацию «Техник».

Впереди ещё учёба, практика, начало трудового пути... Я верю, что у меня всё получится, что моя мечта станет реальностью.

Так как я первый железнодорожник в семье и в будущем машинист электропоезда, мои родные и близкие очень меня поддерживают в моём выборе, они очень гордятся, что я иду к своей цели, не смотря ни на какие преграды и жизненные трудности, и я не настроен, сворачивать с этого пути!

Список литературы

1. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог от 22.04.2014 № 388. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

2. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - СЛЕСАРЬ ПОРЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Мишаков Е.Д.

Научный руководитель: Наумов О.Ю.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Калуге, г. Калуга, Россия*

Что такое профессия? Профессия – это род рабочей деятельности человека, за которую человек получает средства на свое существование и удовлетворение потребностей и желаний.

В сознательном возрасте каждый ребенок начинает задумываться о выборе его будущей профессии. Эти задумки зарождаются из личных интересов ребенка, и лишь с течением времени в этот выбор закладываются более разные аспекты, такие как: сложность работы, заработная плата, возможный график работы, карьерный рост, но самым главным аспектом остается желание самого человека. В наше время у людей есть множество возможностей по поиску своей профессии, есть множество образовательных учреждений, которые дадут профессиональное образование человеку, дабы он смог без проблем устроиться на то или иное место работы. Кто-то хочет стать учителем, кто-то политиком, механиком, водителем и т.д. Желание стать кем-либо основано на личных предпочтениях, взглядах, характере и прочих формирующих личность факторами.

После получения мною основного общего образования, я выбрал железнодорожный техникум, так как тема железной дороги давно привлекала меня. Выбор же я сделал, исходя из тех самых выше указанных факторов, и пал он на слесаря по ремонту подвижного состава (ПС) железных дорог. Ремонт и обслуживание ПС - это одна из важнейших частей железной дороги РФ и мира. Я желал приносить пользу не только себе в виде денежного вознаграждения за труд, сколько всей стране, работая на ее благо и экономическое, промышленное развитие, да и к работе с разными механизмами и железом я привык с детства. Каждые сутки, сотни грузовых поездов везут множество тонн груза в другие страны или на производство, пассажирские поезда развозят людей до нужных им мест (работы, родственников, жилья), маневровые локомотивы производят комплектацию состава вагонами, путевые машины производят отладку путей и других железнодорожных элементов, и для поддержания всех этих единиц ПС в рабочем состоянии, их нужно своевременно обслуживать на станциях технического обслуживания и текущего ремонта в поездных депо (так как огромный парк единиц ПС в РФ представляют собой старые машины, то и наблюдение за их состоянием должно быть тщательней), и все это обслуживание производят слесари по ремонту подвижного состава. Профессия заключается в ремонте и обслуживании разного подвижного состава железных дорог (локомотивов, моторвагонного подвижного состава, грузовых и пассажирских вагонов), их узлов и электрической части. Эта профессия обязывает иметь некоторые качества, к примеру, внимательность и концентрацию, дабы не совершить производственный брак, который может в скором будущем вывести механизм из строя вновь, что может нарушить график движения поездов или привести к аварии. В ремонтных цехах, есть достаточно производственных площадок для любых специалистов (электриков, сварщиков, кузовных слесарей, аккумуляторщиков, мотористов, слесарей по ремонту тормозных систем и т.д.). Помимо «рядовых» слесарей, в каждом отделении есть мастер, который руководит работой всего отделения и производит оценку работы (контроль качества), дабы опять же не допустить брак.

Работа слесарем по ремонту ПС - достаточно прибыльная, с хорошим графиком и трудоустройством практически в любом городе РФ, но помимо этих плюсов стоит повториться, что она нуждается в точности производимой работы во избежание брака и последующих ему проблем. Отбросив такие последствия, как лишение премии, выговоры и увольнение, вспомним о возможном нарушении графика движения поездов и других ЧС.

В России есть 16 железных дорог. Все эти дороги имеют множество депо для поддержания ПС в надлежащем состоянии, и нуждаются в большом количестве новых обученных специалистов. Эта потребность обусловлена не только большим размером железных дорог РФ, но и разной направленностью ремонта и обслуживания ПС, так как обучение всесторонне развитого специалиста более затратно по времени и требует от человека большей концентрации и внимательности из-за разной проводимой работы.

Список литературы

1. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог от 22.04.2014 № 388. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

2. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – МОЕ БУДУЩЕЕ

Ксюнов С.В.

Научный руководитель: к. и. н. Завьялова С.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия*

Горьковская магистраль обслуживает Приволжский федеральный округ, Среднее Поволжье и Предуралье, связывает центральные и северо-западные районы России с Уралом, открывая выход в Сибирь и на Дальний Восток. В зону обслуживания Горьковской железной дороги попадает 15 регионов России. Центром Горьковской железной дороги является Нижний Новгород.

В Нижнем Новгороде находятся два предприятия, на которых можно устроиться помощником машиниста электровоза. Одно из них - Эксплуатационное локомотивное депо Горький-Сортировочный. В локомотивном депо Горький-Сортировочный обслуживают грузовые электровозы ВЛ80с и новый электровоз 2ЭС5К «Ермак», а также эксплуатируют пассажирские электровозы ЧС4т, ЭП1М, ЭП20. Электровозы данного депо обслуживают участки до Москвы, Владимира, Кирова, Арзамаса, Муром, Заволжья.

Второе предприятие – это Моторвагонное депо «Горький-Московский». В этом депо эксплуатируют пригородные поезда, такие как электропоезд ЭД9М различных модификаций и электропоезд ЭПЗД. Поезда приписки данного депо курсируют в направлении городов: Владимир, Арзамас, Сергач, Шахунья, Муром, Ковров.

Данные предприятия испытывают нехватку кадров, особенно в летний период, когда число подвижных единиц увеличивается за счет роста пассажиропотока. Эти предприятия предлагают трудоустройство студентов даже на время практики. Также данные предприятия подписывают со студентами, которые поступили на первый курс обучения, целевые договоры, которые дают гарантию устроиться на работу после окончания учёбы.

Кто выбрал профессию помощника машиниста, должен понимать всю ответственность своего выбора. Кандидаты в помощники машиниста должны овладеть огромным багажом знаний по профессиональным компетенциям.

Специалист должен **знать**:

- устройство и правила эксплуатации обслуживаемого оборудования электровоза;
- технические характеристики электровоза;
- порядок содержания и ухода за электровозом в эксплуатации;
- устройство тормозов и технологию управления ими;
- профиль железнодорожного пути;
- путевые знаки;

- максимально допустимую скорость движения, установленную на обслуживаемом участке железнодорожного пути;
- инструкцию по техническому обслуживанию электровоза в эксплуатации;
- способы выявления и устранения неисправностей в работе механического, электрического, тормозного и вспомогательного оборудования;
- правила сцепки и расцепки подвижного состава;
- правила пользования тормозными башмаками;
- правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;
- инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации;
- инструкцию по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации и другие нормативные акты, относящиеся к кругу выполняемых работ;
- техническо-распорядительные акты обслуживаемых железнодорожных станций, участков;
- график движения поездов;
- основы электротехники [1].

После овладения этими знаниями в учебном заведении и окончания учебы, придя на работу в должности помощника машиниста электровоза, работник должен уметь выполнять следующие **обязанности**:

- выполнять техническое обслуживание механического, электрического, тормозного и вспомогательного оборудования в соответствии с перечнем работ, установленным нормативным актом для помощника машиниста электровоза;
- принимать участие в приемке и сдаче электровоза;
- экипировать, выполнять смазку узлов и деталей, подготавливать электровоз к работе;
- выполнять проверку надежности сцепления автосцепок, междвагонных соединений;
- выполнять поручения машиниста электровоза по уходу за электровозом и контролю за состоянием его узлов и агрегатов в пути следования;
- выполнять закрепление электровоза для предотвращения самопроизвольного движения в соответствии с перечнем работ, установленным соответствующим нормативным актом;
- наблюдать за свободностью железнодорожного пути, состоянием контактной сети, встречных поездов, правильностью приготовления поездного маршрута, показаниями сигналов светофоров, сигнальных знаков, указателей в процессе движения электровоза, сигналов, подаваемых работниками железнодорожного транспорта, повторять их с машинистом электропоезда и выполнять их;
- выполнять подачу установленных сигналов, выполнять оперативные распоряжения лиц, ответственных за организацию движения поездов, согласно нормативным актам;
- выполнять закрепление электровоза тормозными башмаками при вынужденной остановке в соответствии с перечнем работ, установленным нормативными актами;
- участвовать в устранении неисправностей на электровозе, возникших в пути следования, в объеме, установленном регламентом работы локомотивной бригады [2].

Кроме багажа знаний и отличного выполнения должностных обязанностей будущий специалист должен иметь важные качества, необходимые для выполнения ответственной работы.

Помощник машиниста должен иметь следующие **профессиональные качества**:

- отличную память, чтобы усваивать необходимую информацию по эксплуатации поезда;
- остроту реакции, ведь многое зависит от того, насколько быстро он заметит изменения в показаниях приборов или приближение опасности;
- высокую ответственность, ведь чем качественней он выполняет свою работу, тем выше безопасность пассажиров и груза;
- аналитический склад ума.

Все операции будут связаны с механизированными процессами, что требует определенного взгляда на вещи:

- внимательность, одно из важнейших качеств в данной профессии;
- нужно обладать хорошей выносливостью и стрессоустойчивостью;
- иметь отличное здоровье [3].

Осуществлять управление электровозом – работа сложная и вредная с точки зрения воздействия на организм человека различных факторов. Это большая нагрузка на зрение и слух, воздействие на организм электромагнитного излучения и вибрации. На должность помощника машиниста не допустят кандидатов, имеющих проблемы со здоровьем, потому что это может повлечь угрозу безопасности движения поездов и соответственно пассажиров.

Изучив все профессиональные качества, необходимые для работы помощником машиниста, пришел к выводу, что обладаю всеми данными качествами для трудоустройства на должность помощника машиниста. Сейчас стремлюсь получить больше знаний, а также практический опыт для того, чтобы еще лучше освоить профессиональные навыки и получить работу в эксплуатационном локомотивном депо ТЧ-6 Горький-Сортировочный.

С выбором профессии я определился еще в дошкольном возрасте, когда мне подарили первую железную дорогу. И с этого раннего возраста у меня появилась мечта - работать на железной дороге. Помню в детстве с бабушкой в своем родном городе Гусь-Хрустальный Владимирской области по вечерам ходил встречать поезд, который проходил через наш город 2 раза в день. Мне было очень интересно смотреть на него, слушать стук колес и сигналы, которые подавал машинист, но больше всего мне запомнился запах дыма, который шел из вагона. В начальной школе уже осознано сделал выбор - стать машинистом поезда. И мой выбор не изменился на всем протяжении обучения в школе. К сожалению, из моей семьи никто не работал на железной дороге, и всю информацию о ней я узнавал из книг, интернета. В 12 лет родители подарили мне первый компьютерный симулятор по вождению поездов (он назывался Trainsimulator). Конечно, в первое время плохо осознавал правила управления, но у меня появилось чувство нового для себя открытия - вождение поезда.

Во время обучения в 9 классе, выбирая профессиональное учебное заведение, ездил с родителями на дни открытых дверей в учебные заведения, которые готовят специалистов железнодорожного транспорта, в Нижний Новгород и Москву, так как городе Гусь-Хрустальном нет железнодорожных учебных заведений, да и сама железная дорога развита плохо. Сначала родители не хотели меня отпускать далеко от дома, предлагали поступить в другое учебное заведение на другую профессию в родном городе или повзрослеть и пойти сразу в институт после окончания 11 класса, но я всё-таки уговорил их отправить меня учиться в другой город, потому, что мое желание было непреодолимо. Поступил в филиал СамГУПС в городе Нижнем Новгороде на специальность «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог». Я мог поступить и в Москву, потому что у меня был хороший аттестат, но мне порекомендовали именно Нижегородский техникум, и я с выбором не ошибся.

С первого курса я решил вести активную жизнь в учебном заведении. Стал старостой группы, участвовал в различных общественных мероприятиях, которые проводились в стенах учебного заведения, познакомился с волонтерской деятельностью. Волонтером был на таких крупных мероприятиях, как «Чемпионат мира по футболу - 2018», «Россия - спортивная держава», принимал участия в различных городских забегах, также помогал в организации двух крупных международных мероприятий Google и Global city Hackathon. На втором курсе обучения создал волонтерский отряд в стенах техникума. Благодаря активной жизни был награжден именной стипендией РОСПРОФЖЕЛ.



Рис. 1. Награждение именной стипендией РОСПРОФЖЕЛ, 2019 г.

Если честно, на первом курсе было неинтересно учиться, потому что предметы были, как в школе, а хотелось уже узнавать больше о выбранной специальности, хотелось поскорее изучать специальные дисциплины, и вот на втором курсе они начали появляться. Интересно было изучать электронику, техническую механику, а мой самый любимый предмет - конструкция подвижного состава, потому что именно изучая этот предмет, я уже стал понимать, из чего состоят локомотивы и вагоны, узнал, что машинистом становятся не сразу, сначала нужно проработать помощником несколько лет. Мне хотелось уже скорее увидеть всё вживую и скорее поработать. Я понимал, что работать смогу только через два года после того, как закончу учебное заведение, но я нашел способ устроиться на железную дорогу раньше, но не в роли помощника машиниста, а проводника пассажирского вагона. Сначала я окончил трехмесячные курсы на проводника. Учиться пришлось нелегко, до позднего вечера, после учебы в техникуме, но зато уже на втором курсе техникума, благодаря курсам проводника пассажирского вагона, я изучил основные железнодорожные документы, которые мнегодились на 3 курсе обучения, и я стал еще больше знать о железной дороге. Летом я устроился работать проводником. Мне очень понравилось. Я увидел сам подвижной состав, узлы и детали, которые мы изучали в техникуме. Самым запоминающимся для меня стало то, что локомотивная бригада поезда разрешила проехать вместе с ними в кабине локомотива, который вез наш состав. Они рассказали много интересного о профессии машиниста.

На третьем курсе техникума было учиться очень легко, потому что по учебной программе мы изучали те же самые документы, что я изучал на курсах проводника.

Третий курс мне запомнился тем, что меня пригласили на конкурс профессионального мастерства «Молодые профессионалы» Worldskills по компетенции «Управление локомотивом».



Рис. 2. Конкурс профессионального мастерства «Молодые профессионалы» Worldskills по компетенции «Управление локомотивом»

Подготовку к конкурсу мы вели в учебном центре Горьковской железной дороги, именно там я первый раз прокатился на тренажере вождения настоящего грузового локомотива ВЛ80с. Мне очень понравилась такая подготовка, тем более мне не составило особого труда, потому что я играл в симулятор вождения поезда на своем компьютере дома и многое уже понимал. Настоящий тренажер оказался намного лучше, потому что можно было управлять электровозом не по кнопкам клавиатуры, а с помощью настоящих механизмов управления. Мы готовились не только на тренажере, но и ходили на настоящий локомотив, где можно было «вживую» управлять тормозами и выполнить запуск электровоза. Также подробно можно было увидеть электровоз изнутри, что было огромным плюсом в подготовке. Но кроме вождения на тренажере, нужно было знать нормативные документы и правила, которые обязаны выполнять машинисты. Также немаловажным этапом в конкурсе было задание по оказанию первой медицинской помощи. Этими испытаниями нас проверяли, как мы подготовлены к своей будущей профессии, потому что железная дорога - зона повышенной опасности и машинист обязан уметь оказать первую медицинскую помощь, если она потребуется.

Именно тренировки на тренажерах и знания, которые дали педагоги, помогли мне занять первое место в конкурсе. И меня отправили на следующий этап этого конкурса в город Ярославль, где я буду защищать честь своего региона и вуза.

Моя мечта постепенно начала осуществляться. Для того чтобы она полностью осуществилась, нужно продолжать и дальше учиться и трудиться.

Список литературы

1. ЕТКС : Помощник машиниста электровоза . – URL : [bizlog.ru/ЕТКС_работчих/Оглавление/Помощник машиниста](http://bizlog.ru/ЕТКС_работчих/Оглавление/Помощник_машиниста) (дата обращения: 07.09.2020). – Текст : электронный.
2. Должностная инструкция помощника машиниста электровоза. – URL : <https://instrukzii.ru/rabochie/zd/pomoshhnik-mashinista-elektrovoza.html> (дата обращения: 07.09.20). - Текст : электронный.
3. Профессия помощник машиниста: что нужно знать об этой специальности? . – URL : syl.ru/article/207406/new...pomoschnik-mashinista... (дата обращения: 07.09.2020). – Текст : электронный.

ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ, А Я ВЫБРАЛ ПРОФЕССИЮ МАШИНИСТА

Пальцун М.В.

Научный руководитель: Богатырь В.А.

Ожерельевский железнодорожный колледж - филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Кашира, г. Кашира, Россия

Город Ожерелье - город железнодорожников. В Ожерелье находятся: локомотивное ремонтное депо Ожерелье (ТЧР-34), локомотивное эксплуатационное депо Ожерелье - сортировочное (ТЧЭ-33), дистанция электроснабжения (ЭЧ-14), вагонное ремонтное депо (ВЧДР-23), вагонное эксплуатационное депо (ВЧДЭ-26), участок по ремонту пути Каширской дистанции пути (ПЧ-33), участок по ремонту устройств СЦБ (ШЧ-24), пост ЭЦ, две сортировочные горки, четыре вагонных парка.

Родители рассказывали, что более двадцати лет назад детские сады, школы, больница, ПТУ и техникум были все железнодорожные, т.е. относились непосредственно к МПС. Почти все жители города так или иначе были связаны с железной дорогой. Именно поэтому День города у нас много десятилетий отмечают в День железнодорожника – в первое воскресенье августа.

Ещё в детском саду мы ходили в дубовый парк на прогулку, на его окраине подходили к забору и сквозь него с восхищением смотрели на поезд, который стоит почти рядом. Уже в шесть лет я знал, что здание рядом - железнодорожный колледж. Мы все хотели быть машинистами. Мне очень нравилось ездить в поезде с родителями отдыхать на юг. Пока мы ожидали на платформе станции Ожерелье своего поезда, я наблюдал, как на другом пути менялся электровоз, под вагонами что-то шипело, вдоль состава ходили люди в жёлтых куртках и делали что-то непонятное. На светофоре загорались необычные жёлтые огни, один почему-то мигал, электровоз подавал сигнал и пассажирский состав трогался. Сейчас-то я понимаю, что там происходило. Но тогда, сидя в поезде, было интересно смотреть в окно, особенно когда мимо проносились встречные поезда. Вагоны мелькали так быстро, что разглядеть что-либо было невозможно. На одной станции я увидел на железнодорожных платформах танки и другие военные машины. Я удивился тому, что они были грязные. Мне сказали, что их везут с военных учений. Я опять удивился, потому что долгое время думал, что в поездах чаще всего перевозят людей, а тут такая серьезная военная техника! Полученные впечатления укрепили моё желание быть машинистом.

Когда я учился в 8-9 классе, в нашу школу приходили студенты колледжа, все в красивой форме, рассказывали о своей учёбе, о специальностях и приглашали на «День открытых дверей». Мы приняли приглашение и почти всем классом пришли в колледж. Нас провели по кабинетам и лабораториям. Каждый мог выбрать специальность по душе, ребята, конечно, советовались с родителями, но меня интересовали только локомотивы. Нам объяснили, что сразу машинистом стать нельзя и колледж выпускает техников, но на практике после 3 курса студенты несколько месяцев работают помощниками машиниста, а по окончании колледжа депо направляет их на специальные курсы машинистов.

После окончания 9 класса я подал документы на специальность 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог, специализация «Локомотивы». Меня приняли в колледж на первый курс, мои друзья тоже поступили, но на другие специальности.

Начало учебы меня чуть разочаровало – в расписании были школьные предметы. Но однажды мы пошли на экскурсию в музей локомотивного депо Ожерелье. Про историю паровозного, а затем электровозного депо Ожерелье с увлечением рассказывал бывший начальник депо Козинев Е.И. Большой интерес вызвали реальные вещи той поры: ручной керосиновый фонарь с меняющимися цветными стёклами, железный сундучок машиниста паровоза, который брали в поездку, жезлы для разрешения движения поезда, форменная одежда и удостоверения тех времён. Он рассказал об освоении в депо новых видов электровозов – электровозов переменного тока НО-01, показывал старые фотографии и отметил, что это было впервые в стране. За опытом эксплуатации электровозов и контактной сети переменного тока на участке Ожерелье-Михайлов приезжали из других стран: Италии, Франции, Китая. Немцы даже приехали со своим электровозом.



На втором курсе начались общепрофессиональные дисциплины и спецпредметы. Названия были непонятными: ПМ – профессиональный модуль, МДК - междисциплинарный курс, но потом разобрались. Занятия по устройству подвижного состава часто проходили на полигоне колледжа, на той самой электричке, которую я видел в детстве через забор. Кроме вагонов электропоезда, на полигоне мы изучали конструкцию тележек, отдельных колёсных пар и автотормозов, познакомились с верхним строением пути, стрелочными переводами, видами светофоров, устройством контактной сети, выполняли замеры стрелочных переводов, автосцепок, колёсных пар и т.д.

В год 75-летия Победы в Великой Отечественной войне мы готовили онлайн конференцию и нашли интересный материал про участие в войне паровозного депо Ожерелье. Оказывается, в годы войны была создана колонна из хорошо отремонтированных паровозов, подобраны паровозные бригады и ремонтные бригады. Все они были размещены в вагонах-теплушках, имелись вагоны-мастерские и даже вагон-кухня с солдатскими котлами. Такие колонны были очень мобильны и использовались для подвоза войск к фронту и вывозу оборудования из прифронтовых районов.

В сентябре уже на третьем курсе мы ходили в эксплуатационное локомотивное депо Ожерелье для знакомства с современным тренажёром по управлению новых электровозов ЭП2К, которые заменили в депо электровозы ЧС-2К. Тренажёр поразил: это настоящая кабина с реальным пультом машиниста и отдельным пультом помощника машиниста. В лобовых стёклах были видны станционные пути, выходные светофоры, автомобильный мост. Слева и справа в боковых стёклах были видны станционные постройки. Машинист-инструктор Медведев М.Ю. (выпускник нашего колледжа) рассказывал и показывал порядок включения оборудования, а потом начал движение. Мы все чувствовали ... всё реально двигалось!

Весной начнется производственная практика и сбудется моя мечта - я поеду на электровозе. Мы знаем, что нужно будет проехать «дублером», т.е. в качестве помощника машиниста 12 поездок, ходить на занятия в техкабинет к машинисту-инструктору, сдать непростой экзамен в депо и только тогда мы будем допущены к работе. Но меня это не пугает, ведь моя мечта скоро сбудется!

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – РЕМОНТНИК – ОСМОТРИК ВАГОНОВ

Рыбаков Н.Е.

Научный руководитель: Шумилина А.Н.

Ожерельевский железнодорожный колледж – филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Кашира, г. Кашира, Россия

... Не страшна им среда аномальная,
Им подвластен холодный металл,
С честью носят жилеты сигнальные,
Скромно всходят на свой пьедестал...
Романова Л.Н.

Серьёзно о своей будущей профессии и об учёбе в колледже я стал задумываться в 9 классе. Одной из ветвей огромной сети железных дорог, является мой родной город – станция Михайлов. У меня много родных и знакомых, которые связали свою жизнь с железной дорогой. Мне тоже захотелось встать в их строй. Я поступил в колледж, чтобы иметь хорошие знания, умения, стать профессионалом. Железной дороге нужны умные и смелые люди.

В колледже я выбрал специальность «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» (вагоны). Обучаясь именно на этой специальности можно приобрести знания для профессии – осматрщик-ремонтник вагонов.

Профессия «Осматрщик-ремонтник вагонов» появилась с возникновением железных дорог общего пользования. Железная дорога — комплексное транспортное предприятие, имеющее все технические средства для перевозки пассажиров и грузов. Причем важной составляющей железнодорожного комплекса является система технической поддержки подвижного состава, поскольку без этого невозможно бесперебойное движение поездов [1].

Обычному человеку звук колеса железнодорожного вагона ни о чем не говорит. И только представителю одной профессии осматрщику вагонов такого звона достаточно, чтобы не глядя сказать, исправно колесо или ему требуется ремонт.

В жару и стужу, в дождь и снег, днем и ночью ремонтники-осматрщики вагонов на посту: ведь именно от их знаний, их интуиции порой зависит самое главное на железной дороге – безопасность движения поездов.

Осматрщик вагонов – ответственная профессия, поскольку процедура осмотра вагона – последняя инстанция проверки состава перед его отправлением. В людях этой профессии ценится скорость работы. Скорость оценки состояния вагона напрямую зависит от опыта осматрщика вагонов, поэтому текучка кадров низкая, найти место работы по этой профессии будет непросто.

Обучаясь на 3 курсе мне уже многое известно о моей будущей профессии. Например, то, что на всех важнейших станциях находятся пункты технических осмотров вагонов (ПТО), на которых производится встреча и осмотр транзитных поездов, выявление неисправностей, требующих отцепки и ремонта вагонов, безотцепочный ремонт, а также осмотр грузовых вагонов для подачи их под погрузку.

Для диагностики есть буквально секунды. Поэтому осматрщик вагонов должен обладать не только специальными знаниями и навыками, но и острым зрением, отличным слухом и физической подготовкой [1].

Когда поезд прибывает на ПТО, после его остановки и ограждения, осматрщики-ремонтники вагонов приступают к его техническому обслуживанию. Для этого у них есть все необходимые инструменты, приспособления, шаблоны. Работники осматривают кузов и ходовую часть вагона, автосцепное устройство, тормозное оборудование [2].

За очень короткий отрезок времени необходимо осмотреть все узлы и не пропустить серьезную неисправность.

После обнаружения неисправности осматрщик-ремонтник отмечает вагон мелом, далее по рации сообщает оператору его номер, далее вагон отцепляют и отправляют в ремонт.

Ремонтники - осматрщики вагонов несут ответственность за своевременное и качественное обслуживание вагонов в составе и проследование поезда по гарантийному участку без задержек и отцепок из-за технических неисправностей [1].

Грамотный осматрщик-ремонтник вагонов кроме правил технической эксплуатации железных дорог и инструкции осматрщика вагонов должен знать устройство всех типов вагонов, нормы износа деталей и узлов подвижного состава, сроки деповских и капитальных видов ремонта в зависимости от типа вагона и еще многое другое.

После окончания третьего курса я буду проходить практику на железнодорожном предприятии (вагонное депо), где смогу продемонстрировать те знания, которые получил при обучении в колледже.

Рельсы, поезда, вагоны. И главное – люди, выбравшие непростую профессию. Я хочу стать другом стальных машин, «лекарем» железной дороги. У меня есть, на кого равняться. После окончания колледжа я планирую продолжить обучение в Российском университете транспорта (РУТ МИИТ). Время не стоит, движется вперед, и я уверен, что добьюсь своей цели! Мне очень хочется приносить пользу стране, внести свой вклад в развитие железных дорог.

Список литературы

1. Профессия «осмотрщик-ремонтник вагонов». <https://pandia.ru/text/78/314/40158.php>
2. Ефрейторы железной дороги. <http://profmetodist.ru/164-efreytory-zheleznoy-dorogi.html>

ТЫ ЖЕ ДЕВОЧКА

Константинова Е.С.

Научный руководитель: Кузнецова Н.Ф.

Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»

в г. Саратове, г. Саратов, Россия

Каждую минуту количество жителей увеличивается на 150 человек, каждый час 10 400 младенцев появляется на свет, 370 000 новых жизней начнется сегодня и 80 миллионов в этом году [1]. Пункт 3 статьи 19 Конституции РФ гласит, что они равны [2]. Но так ли это? На данный момент в России существует закон «Об ограничении применения женского труда», который запрещает женщинам работать по 456 профессиям [3].

Еще с советских времен представительницы прекрасного пола могли мыть поезда, обрабатывать маслом их подшипники и проверять состояние колес. Однако профессия машиниста железнодорожного транспорта была недоступна для женщин. «Не женское это дело», - считает общество и российское законодательство.

Работа машиниста поезда в России всегда считалась исключительно мужской из-за слишком тяжелых и вредных условий труда.

В 1938 году бы снят запрет на работу женщин в локомотивной бригаде. Зинаида Петровна Троицкая стала первым машинистом. Именно она создала первую женскую паровозную бригаду. Трудовая женская бригада в своей первой поездке доказала, что ей можно поручить такое ответственное дело, как вождение составов, и что на транспорте еще есть неосвоенные резервы [4].

В московском метро женщины стали работать машинистами в годы Великой Отечественной войны, когда многие мужчины ушли на фронт. Работа в метро считалась не менее сложной, чем на локомотиве, ведь приходилось всю смену проводить под землей, в условиях постоянного шума и вибраций.

В 1974 году профессия машиниста вновь стала исключительно «мужской», однако руководство метрополитена не стало увольнять женщин с большим стажем работы. Они продолжали работать и после распада Советского Союза. Последней женщиной, которая продолжала водить поезда в метро, была Наталья Корниенко [4].

В мировой практике женщина-машинист давно уже не что-то из ряда вон выходящее. 6,5% машинистов на железных дорогах Великобритании — женщины. В штате железных дорог Индии — 500 женщин-машинистов. Их нанимают на работу еще с 80-х годов прошлого века. С конца 1970-х годов работают машинистами и китайки. В этом году на железных дорогах Китайской Народной Республики начали готовить женщин-пилотов для высокоскоростной магистрали. Никого не удивит женщина-машинист и в Соединенных Штатах [5].

Пока что российское государство занимает в отношении женщин патерналистскую позицию. Комитет ООН выразил мнение, что само существование списка запрещенных для женщин профессий «отражает стойкие стереотипы, касающиеся роли и обязанностей женщин и мужчин в семье и обществе, которые консервируют традиционные представления о женщине как жене и матери и подрывают ее социальный статус и перспективы образовательного и карьерного роста», и рекомендовал России пересмотреть законы, регулирующие доступ женщин к различным профессиям.

На данный момент в нашей стране всего одна женщина-машинист - Елена Лысенко. Она смогла пробиться через толщу людского заблуждения о том, что женщина не может быть машинистом поезда.

Управление подвижным составом автоматизировано до предела. Как можно заметить на примере автотранспорта, женщины более пунктуальны в соблюдении ПДД. Например, за август 2019 года мужчины совершили 11 005 ДТП, в которых погибли 1328 человек, а пострадали 15 333. Женщины же стали участницами 1772 аварий, в которых погибли 75 человек и были ранены 2 429 [1].

Если женщины так хорошо справляются с вождением машин, то, что им мешает сесть за пульт машиниста?

- Общественное мнение. Перед принятием любого решения в нашей голове возникает, хоть и неосознанно, вопрос «а что скажут люди?». Именно ответ на этот вопрос является ключевым фактором в принятии решения.

- Пережитки прошлого. При выборе профессий абитуриенты прислушиваются к советам старшего поколения, которое в свою очередь не представляет женщину в кабине машиниста.

- «Не женское это дело». В нашей стране издревле «дела» делятся по гендерному принципу. «Мужскими» делами считается заработок и физический труд, в то время как женщина должна заниматься детьми и хозяйством.

- Неуверенность в собственных силах. Каждого посещали мысли «я не справлюсь» или «это слишком тяжело для меня». Иногда именно это отталкивает нас от лучшего выбора.

Ранее принимать женщин на должность машиниста было запрещено на законодательном уровне. Однако в январе 2021 года вступят в силу поправки в закон «Об ограничении применения женского труда» [5].

В феврале 2020 года в учебно-производственном центре Московского метрополитена началось обучение первых 25 женщин для работы в качестве машинистов. Курсы продлятся 9,5 месяцев, после чего они смогут приступить к работе. А в июле 43 девушки в Москве, Санкт-Петербурге и Красноярске приступили к освоению новой профессии в ОАО «РЖД», при этом обучение планируется завершить вместе со студентками метрополитена [6].

Действительно ли общество готово видеть женщину на месте машиниста? Я решила убедиться в этом, проведя опрос среди студентов нашего учебного заведения. Результаты опроса показали, что большинство будущих машинистов не желают видеть в кабине женщину, что отличается от мнения пассажиров, которые будут рады ехать с женщиной за пультом.

Долгое время неформальные запреты действовали и в сфере престижного высшего образования. Женщин почти не принимали на факультеты международной журналистики в МГУ и МГИМО. «Иногда для очень одаренных девочек, которые блестяще владели иностранными языками и знали страноведение, делали исключение», — рассказывает в интервью ТАСС заведующий кафедрой телевидения и радиовещания факультета журналистики МГУ Андрей Раскин. Хотя, согласно исследованию того же журфака МГУ 2016 года, подавляющее большинство российских журналистов (81%) — женщины. Вероятно, похожая ситуация может сложиться с «неженскими профессиями», которые только-только вышли из списка запрещенных.

Список литературы

1. Росстат
2. Конституция Российской Федерации.
3. Постановление Правительства РФ от 25.02.2000 № 162 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин». - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
4. Интернет-журнал Russia beyond
5. Кеммет Е.В. Изменение положения женщин на рынке труда.

6. Распоряжение Правительства РФ от 08.03.2017 № 410-р «Об утверждении Национальной стратегии действий в интересах женщин на 2017 - 2022 годы» - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

7. World-Statistics

РАЗДЕЛ 4. Профессии в рамках специальности
27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)

БОЙЦЫ НЕВИДИМОГО ФРОНТА

Жуков Г.Д.

Научный руководитель: Ершова О.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Казани (филиал СамГУПС в г. Казани), г. Казань, Россия*

На железных дорогах России существует множество профессий, каждая из которых очень нужна и важна. Одной из них является электромонтер по обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

Сигнализация – единая система сигналов и технических средств для передачи сигналов. К устройствам сигнализации относятся сигнальные приборы, при помощи которых передают на поезда приказы и извещения о запрещении или разрешении движения, ограничении скорости и т.д.

Централизация – комплекс технических средств для управления стрелками и светофорами на станциях или участках из одного пункта (центра) управления, используемый с целью улучшения организации и обеспечения безопасности движения поездов.

Блокировка – система автоматики, обеспечивающая разграничение движения поездов по перегону таким образом, чтобы между поездами было расстояние, необходимое для соблюдения условий безопасности (устройства блокировки не допускают открытия сигнала до тех пор, пока участок пути занят другим поездом).

Специалисты данной профессии занимаются обеспечением безопасности движения поездов, работая в качестве электромонтеров по обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки, электромонтажниками на железнодорожном транспорте и наземных линиях метрополитена. Они ремонтируют, регулируют и испытывают приборы, блоки и устройства аппаратуры централизации и блокировки железнодорожной автоматики и телемеханики.

Прошло время техники управления светофорами и перевода стрелок вручную. Теперь все эти операции производятся благодаря специальным устройствам СЦБ, за работу которых отвечает электромонтер. Ведь они, как и всякая техника, требуют обслуживания и время от времени выходят из строя.

Системы железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ), как системы управления, составляют один из элементов железнодорожного транспортного комплекса.

Автоматика и телемеханика на железной дороге – ветвь, решающая задачи регулирования и обеспечения безопасности движения поездов при помощи автоматического и телемеханического управления.

Большую роль на железной дороге играет средство автоматического и телемеханического управления стрелками и сигналами, которые обеспечивают безопасную доставку пассажиров и различных грузов до мест назначения.

На железной дороге имеется много направлений профессиональной деятельности, но меня заинтересовала данная специальность своей незаменимостью на железной дороге, мне интересно познавать её в процессе подготовки. Нам предстоит пройти слесарную и электромонтажную практику, а также научиться обращению с микропроцессорными и диагностическими системами железнодорожной автоматики, монтажу устройств автоматики и телемеханики. Также мы пройдем производственную практику по профилю специальности и освоим профессиональные компетенции.

Мы будем учиться выполнять работы по обслуживанию, монтажу и наладке систем железнодорожной автоматики и обеспечивать техническое обслуживание устройств СЦБ и систем ЖАТ, выполнять работы по техническому обслуживанию линий железнодорожной

автоматики, производить разборку, сборку и регулировку приборов и устройств СЦБ, измерять и анализировать параметры приборов и устройств СЦБ, регулировать и проверять работу устройств СЦБ, диагностировать и классифицировать отказы и неисправности в устройствах СЦБ и систем ЖАТ, применять алгоритмический метод поиска и устранения неисправностей в устройствах СЦБ и системах ЖАТ.



Рис. 1. Электромонтёры СЦБ обслуживают светофоры

К основным элементам технических средств относятся сооружения и устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), в состав которых входят путевая блокировка, электрожелезная система, централизация стрелок и сигналов, устройства автоматики и телемеханики сортировочных горок, автоматическая регулировка движения поездов, диспетчерская централизация, автоматический диспетчерский контроль движения поездов и ограждающие устройства на железнодорожных переездах.

Работники службы СЦБ считаются элитой железнодорожного транспорта, недаром в их гимне есть такие строки:

Вокзалы, стрелки, блок-участки
Привычно связаны в судьбе,
Не гонятся за лёгким счастьем
Гвардейцы службы СЦБ.
Когда работа на пределе
И сердце рвётся из груди -
Не забывай, на самом деле,
Ты СЦБист, ты впереди!

Я считаю, что электромонтеры по обслуживанию и ремонту устройств СЦБ – герои, бойцы невидимого фронта, работающие в любые погодные условия, в любое время они придут на помощь и устранят неисправности, которые угрожают безопасности движения поездов. Любовь моя, железная дорога, упругая стальная колея. Профессий самых разных много, но лучше всех профессия моя!

ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ ХОРОШИХ И ВАЖНЫХ, НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Карачевский Е.Н.

Научный руководитель: Озерова Н.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» в г. Орле (Орловский филиал ПГУПС), г. Орел, Россия*

В наше время есть множество интересных, важных и перспективных профессий, связанных с различной инфраструктурой, производством и технологиями. Каждый человек, обучающийся на различных специальностях, очень важен для будущего нашей страны. Есть люди, которые идут по стопам своих родителей, дедушек, бабушек или даже дальних родственников. Есть те, кто сами выбирают свою будущую профессию и специальность, по которой будут обучаться, а кто-то колеблется с выбором. Возможно, кто-то выбрал профессию с самого детства и решил целенаправленно идти к ней на встречу, вкладывая свои силы, чтобы поступить в соответствующее учебное заведение. В итоге, можно сказать, что у каждого есть выбор, самое главное, сделать его правильно. Каждый человек вносит определенный вклад в развитие своей специальности, профессии, квалификации, тем самым, «делая мир лучше». Поэтому, есть в мире много профессий хороших и важных!

В детстве, я колебался с выбором своей будущей профессии и специальности: пожарным хотел быть, конструктором моделей авиатехники, спасателем МЧС, военным по различным направлениям. В школьные годы, в силу своего юного возраста, сложно сделать выбор профессии. Определиться мне помог пример моего отца, который работает на железной дороге.

Сферы деятельности железнодорожников различны — от тяжёлого труда по укладке и ремонту железных дорог и составов до требующих высокой квалификации профессий машиниста, начальника железнодорожного участка, сотрудника ведомства РЖД. Разные специальности оплачиваются по-разному, но, чем выше уровень квалификации, а, следовательно, уровень профессиональных знаний и ответственности, тем выше оплата труда. Помимо достойного материального вознаграждения, сотрудники железной дороги поощряются бесплатным проездом на электропоездах, путёвками в детские лагеря и санатории.

Без сети железных дорог, покрывшей не только территорию нашей страны, но и всю землю, немыслима жизнь современного общества. Железные дороги связывают разные государства, позволяя быстро и комфортно доставить пассажиров или грузы в самые отдалённые места. Передвижение поездом относительно безопасно, такой способ часто выбирают те, кто не рискует воспользоваться авиатранспортом, гораздо более быстрым, но и более опасным для жизни. И в 9 классе я окончательно решил связать свою жизнь с железной дорогой, то есть стать железнодорожником. Я понял, что это судьба! Есть множество профессий хороших и важных, но судьба моя – железная дорога!

В данный момент я учусь в городе Орле. Величайший город, который связывает множество других городов различными транспортными направлениями. И самым важным является – железная дорога! В наше время, огромное количество людей работают на железной дороге, то есть являются железнодорожниками. «Это очень интересно, познавательно и важно!», - говорят они. С каждым годом всё интенсивнее развивается ОАО «РЖД» благодаря новейшим технологиям и грамотным сотрудникам! В дальнейшем, этим выдающимся работником хочу стать и я, хочу приносить пользу обществу. А когда сочетается потенциал, который во мне заложен, любовь к будущей профессии и стремление сделать мир лучше, это дает силы преодолеть все трудности учебных будней.

Мой отец – Карачевский Николай Николаевич, работал диспетчером по станции на Орловско-Курском регионе. Ему нравилась его работа, несмотря на трудности, так как его обязанности требовали внимательности, собранности, аккуратности и огромной ответственности. Свой трудовой путь он прошел с самых низов, начиная работу простым

стрелком на железной дороге, который просто охранял поезда! Он повышал свою квалификацию, учился и продвигался по карьерной лестнице. Работа железнодорожника связана с безопасностью движения. Когда происходили ЧП или происшествия на железной дороге, мой отец должен был сообщить об этом, чтобы своевременно предпринять действия по исправлению той или иной ситуации. За его карьеру работы диспетчером произошло мало таких случаев. Но, к сожалению, летом 2020 года моего отца сократили. Чтобы не остаться без работы, он перешел на должность «Монтер пути 2-3 разряда». Он постигал азы этой должности 5 месяцев, и, в итоге, закончив курс обучения, он вышел на работу на подразделение «Станция Лужки - Орловские». Работая монтером пути, мой папа должен выполнять указания главного инженера, соблюдать его инструкции, выполнять свои обязанности, то есть: ремонт конструкции верхнего строения пути, выполняет работы по монтажу и так далее. В данный период, он только недавно начал работать, поэтому у него всё еще впереди. И мой отец будет стараться и предпринимать в дальнейшем действия, чтобы повышать свою квалификацию.

Мой родной дядя по маминной линии – Степанов Александр Юрьевич, учился в «Орловском техникуме путей сообщения имени В. А. Лапочкина», по специальности «Помощник машиниста электровоза». Во время учебы он проходил практику в Москве, в «Моторвагонном депо Нахабино». Ему предложили после учебы и службы в армии остаться работать у них, так как на этой практике мой дядя очень ярко и хорошо зарекомендовал себя. Через два года он решил повысить свою квалификацию, быть больше, чем помощник машиниста электровоза, стать машинистом электровоза. Работая помощником машиниста электровоза, его обязанности были проще, чем работая самим машинистом. Так как он следил за обстановкой на путях, дублировал команды диспетчера, иногда подсказывал машинисту, как лучше действовать. А, вот, став на более высокую должность, у него расширился круг обязанностей: он уже сам управляет, регулирует движение поезда, а не просто подсказывает, наблюдает состояние пути и состава, в том числе, смотрит, как горят нити различных сигналов, показания соответствующих измерительных приборов, положение стрелок и так далее.

Я - Карачевский Евгений Николаевич, проживающий в городе Орел, учусь на отделении 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте), в Орловском филиале ПГУПС. Больше всего из специальностей, связанных с железной дорогой, по душе пришлась специальность «Автоматика и телемеханика на транспорте(железнодорожном транспорте)».

Область моей будущей профессиональной деятельности включает: построение устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и железнодорожной автоматики и телемеханики(ЖАТ), монтаж, ремонт устройств СЦБ и ЖАТ, регулировка приборов, испытание устройств и приборов аппаратуры СЦБ и ЖАТ.

Специальность, которую я выбрал, относится к профессиям, которые связаны с обеспечением безопасности движения поездов, поэтому здоровье и здоровый образ жизни должны быть на первом месте.

В данный период я являюсь студентом-целевиком 2 курса. В Орловском филиале ПГУПС на этом отделении «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)» учиться очень интересно и почетно. За годы своего существования Орловский филиал подготовил более 26 000 специалистов для железнодорожного транспорта. 85 % работников Орловско-Курского отделения Московской железной дороги - выпускники филиала. В числе лучших выпускников техникума: Ларин С.Г. - главный инженер Куйбышевгидростроя (1934 г.); Родионов И.А. - начальник Тульского отделения МЖД (1936 г.); Шимчук Б.П. - начальник пассажирской службы СЖД (1946 г.); Макарович А.М. - профессор МИИТ (1948 г.); Герасимов А.П. - начальник Орловского отделения МЖД (1948 г.); Басов А.Ф. - начальник Горьковской ЖД (1949 г.); Кудинов Н.А. - начальник Каширского, Тульского отделения МЖД (1949 г.); Матюхин Л.И.- Министр путей сообщения (1956 г.); Козлов П. А. - начальник КБЦШ (1958 г.); Будовский В.Г. - начальник

Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД» (1968 г.); Дьяконов Ю.М. - заместитель Министра путей сообщения (1982 г.).

С каждым днем я узнаю много нового о железной дороге, о своей специальности, и при этом появляется большой стимул учиться на отлично. Овладение профессией предполагает практическую подготовку, в ходе которой отрабатываются теоретические знания и приобретаются практические умения. Я с трепетом и замиранием сердца жду производственную практику, которая предстоит в конце третьего курса. Это очень волнительно, интересно и познавательно, мои детские мечты сбываются шаг за шагом.

В процессе обучения преподаватели используют разнообразные формы проведения занятий, чтобы усвоение материала проходило в наиболее доступной для студентов форме. Во время лабораторных и практических занятий мы проводим различные опыты, проигрываем ситуации, приближенные к реальности, с помощью опытных, мудрых и терпеливых наставников, у которых за плечами опыт не только преподавания, но работы на производстве. В ходе этого процесса, я извлекаю много новой информации, которая пригодится для работы на железной дороге по моей специальности.

Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте) - АТМ, является одной из самых востребованных специальностей в наше время. Мне интересно регулировать, проектировать, делать различные опыты, связанные с электроприборами, эксплуатацией устройства СЦБ и ЖАТ. В процессе обучения ты не только получаешь знания о своей специальности, но и учишься самостоятельности, терпению и ответственности.

Современный специалист должен быть всесторонне развитым, грамотным человеком. Кроме общепрофессиональных и профессиональных учебных дисциплин, нужны и гуманитарные науки, такие как «Философия», «История», «Иностранный язык», дисциплины, которые связаны с безопасностью железных дорог, здоровьем окружающих: «Безопасность жизнедеятельности», «Охрана труда». В моей специальности, очень важна дисциплина: «Экология на железнодорожном транспорте». Можно сказать, что учебная программа содержит всё необходимое, что позволяет сформировать необходимые профессиональные компетенции.

После зачисления на первый курс, со мной был заключен Договор о целевом обучении. На мой взгляд, заключение договора даёт мне ряд преимуществ, поскольку станет гарантией моего трудоустройства по окончании обучения, предоставляет возможность получать дополнительную стипендию.

В итоге, я полностью свою жизнь и профессиональную деятельность посвящаю железной дороге. Я не зря выбрал такое профессиональное направление. Моя судьба – железная дорога, не смотря на то, что в наше время очень много других хороших и важных профессий. Когда твои мечты сбываются шаг за шагом, когда ты получаешь удовлетворение от каждого прожитого дня, который наполнен потоком важных для тебя знаний, событий, когда ты счастлив, мне кажется, что такой человек будет стремиться принести в общество большую пользу, нежели тот, который выбрал специальность не по душе.

Мечтайте, дерзайте, пробуйте и если вы ещё не выбрали своё направление в жизни, оглянитесь - не упустили ли вы что-то очень важное. Жизнь дает много возможностей, счастливый человек вокруг себя сеет только положительное, а трудиться на любимой работе - это и есть счастье. Мой выбор - железная дорога, я буду стараться сделать мир лучше, чище, добрее, совершеннее, я хочу этого, в этом моё призвание.

Список литературы

1. Приказ Министерства образования и науки РФ от 28 февраля 2018 г. № 139 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)» - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
2. Положение о молодом специалисте ОАО «РЖД» // Распоряжение ОАО "РЖД" от 18.07.2017 № 1397р. - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

3. Памятка для корпоративных компетенций (оценка непосредственным руководителем, самооценка молодым специалистом) // Приложение №2 к Положению о молодом специалисте ОАО «РЖД». - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ

Кобелева В.Ю.

Научный руководитель: Паньшина Е.В.

Колледж железнодорожного транспорта Уральского государственного университета путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия

Я – Кобелева Валерия Юрьевна, студентка второго курса специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте). Когда я была совсем ребенком, я очень любила ездить на поезде. Мне нравилось засыпать и просыпаться под стук колес, смотреть в большое окно на проносящиеся мимо поля, деревни, станции. Я даже не думала, что свяжу свою будущую профессию с железной дорогой. В старших классах, когда передо мной стоял выбор учебного заведения, я, не раздумывая, остановилась на Уральском государственном университете путей сообщений. Ведь РЖД – это стабильность, возможность карьерного роста, достойная зарплата и интересная работа. Но не так-то просто было поступить на бюджет в высшее учебное заведение. Поэтому, не пройдя по конкурсу, я пошла в Колледж железнодорожного транспорта на ту же специальность. И нисколько не пожалела!

Я поступила в Колледж железнодорожного транспорта УрГУПС на базе 11 классов с периодом обучения 2 года 10 месяцев. В профессиональную деятельность выпускников специальности «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)» входят следующие компетенции: построение и эксплуатация устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки (далее — СЦБ) и железнодорожной автоматики и телемеханики (далее — ЖАТ); техническое обслуживание, ремонт, монтаж и пусконаладочные работы устройств и систем СЦБ и ЖАТ; ремонт, регулировка и испытание приборов, блоков и устройств аппаратуры СЦБ и ЖАТ. Специалисты по автоматике и телемеханике сооружают автоблокировку, диспетчерскую и электрическую централизацию, обеспечивают их надежную работу. Комплекс технических средств железнодорожной автоматики принято называть устройствами сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

Развитие автоматики, телемеханики и связи на железнодорожном транспорте начиналось в России с введением в эксплуатацию первой железной дороги между Петербургом и Павловском в 1837 году, а затем в 1851 году первой магистральной линии – Петербург - Москва. Для передачи особо важных сообщений на линии применяли «оптический телеграф». Днем сигналы передавались черными шарами, а ночью красными фонарями, которые поднимались с помощью проволоочной передачи. Оптический телеграф действовал на дороге вплоть до 1870 года. На некоторых участках для привлечения внимания раздавался звук охотничьего рога. В качестве первых постоянных сигналов были красные и зеленые диски. В 1884 году механик И. П. Петров предложил использовать так называемую гальваническую сигнальную веревку. На паровозе установили батарею и электрический звонок, а вдоль состава проложили двухпроводную линию. В области полуавтоматической блокировки наибольший вклад сделал Я. Н. Гордеенко, первый крупный отечественный изобретатель в области СЦБ, который создал ряд систем и приборов. В области путевой блокировки работали также Л. Д. Вурцель, создавший конструкцию блок-механизма, К. Г. Пухальский и Ф. С. Александров, разработавшие ключ-жезл для выходных семафоров при отправлении толкачей, Г. П. Ботяновский, предложивший схему включения телефонных аппаратов в блокировочные провода [1].

С момента, когда прозвучал первый сигнал звукового рожка и поднялся первый сигнальный шар, минуло почти два века. На смену им пришли сначала семафоры, а потом светофоры. О том, что железная дорога немыслима без сигналов, теперь известно каждому. В настоящее время на железной дороге широко применяют различные средства автоматического и телемеханического управления стрелками и сигналами, которые обеспечивают безопасную доставку пассажиров и грузов до мест их назначения.

Сигнализация – единая система сигналов и технических средств для передачи сигналов. К устройствам сигнализации относятся сигнальные приборы, при помощи которых передают на поезда приказы и извещения о запрещении или разрешении движения, ограничении скорости и т.п.

Централизация — комплекс технических средств для управления стрелками и светофорами на станциях или участках из одного пункта (центра) управления, используемый с целью улучшения организации и обеспечения безопасности движения поездов.

Блокировка – система автоматики, обеспечивающая разграничение движения поездов по перегону таким образом, чтобы между поездами было расстояние, необходимое для соблюдения условий безопасности (устройства блокировки не допускают открытия сигнала до тех пор, пока участок пути занят другим поездом) [2].

В ходе практических и лабораторных занятий студенты нашего отделения получают навыки использования электромонтажного оборудования и специальных инструментов, работы с электрическими схемами и технической документацией. Теоретические и практические занятия проходят в оснащенных кабинетах и лабораториях. Во многих аудиториях отделения имеются ПЭВМ и мультимедийная техника, есть современная нормативная и техническая документация. Лаборатории оснащены электронной и микропроцессорной техникой, аппаратами управления, релейным оборудованием. Все это нужно для того, чтобы каждый студент еще до выхода на производство мог иметь представление о своей будущей профессии. В целях поддержки одаренной молодёжи лучшим студентам нашего колледжа, победителям конкурсов, предоставляют гранты на разработку реальных дипломных проектов по заказу Свердловской железной дороги. Для того, чтобы разбираться в оборудовании СЦБ и ЖАТ мне еще многое предстоит изучить на учебных дисциплинах и профессиональных модулях: построение и эксплуатацию станционных, перегонных, микропроцессорных и диагностических систем железнодорожной автоматики; техническое обслуживание устройств систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ); организацию и проведение ремонта и регулировки устройств и приборов систем сигнализации, централизации и блокировки и железнодорожной автоматики и телемеханики; технологию ремонтно-регулирующих работ устройств и приборов систем СЦБ и ЖАТ; охрану труда; технику безопасности и другие. А сколько уже пройдено: безопасность жизнедеятельности, электротехническое черчение, электротехника, общий курс железных дорог, электронная техника, электрические измерения, цифровая схемотехника и другие. Во время обучения я зарядилась от преподавателей идеей создания различных проектов в РЖД. Мне очень хочется внести свой вклад в развитие РЖД. Впереди еще производственная практика на предприятиях железной дороги! И только сейчас, когда мы учимся дистанционно в связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой в стране, понимаешь, как хорошо учиться на очной форме. Ведь так важно живое общение между преподавателем и студентом, отработка навыков и умений на практических занятиях в лабораториях и производственных мастерских, а не в виртуальном классе.

Будущий техник должен уметь выполнять обслуживание и ремонт устройств автоматики и телемеханики, быстро и грамотно выявлять и устранять возникающие неполадки и повреждения. И я понимаю, что на мне лежит большая ответственность за безопасность движения на железной дороге. После окончания колледжа выпускников моей специальности ждут в дистанциях, в проектных организациях и дорожных исследовательских лабораториях, расположенных в районах Свердловской железной

дороги. Молодые специалисты могут работать в следующих должностях: электромеханик СЦБ (системы централизации и блокировки); электромонтер СЦБ (систем централизации и блокировки), электромеханик в дорожных лабораториях автоматики и телемеханики, техниками в проектных организациях (ГТСС и др.). После приобретения опыта работы техниками в этой области могут занимать должности старшего электромеханика, начальника участка и др. Выпускники специальности 27.02.03 могут успешно работать в организациях, связанных с обслуживанием и ремонтом аппаратуры связи, заниматься проектированием, строительством и техническим обслуживанием устройств не только на железнодорожном транспорте, но и в других структурах. Службы СЦБ (сигнализации, централизации и блокировки) — это структурные подразделения метрополитенов и железных дорог, в ответственность которых входят задачи обеспечения непрерывной работы систем организации и безопасности движения поездов. Работники службы СЦБ считаются элитой железнодорожного транспорта! Этому подтверждение строки из гимна: «Вокзалы, стрелки, блок-участки привычно связаны в судьбе. Не гонятся за лёгким счастьем гвардейцы службы СЦБ. Когда работа на пределе, и сердце рвётся из груди — не забывай, на самом деле, ты СЦБист, ты впереди!» [3].

Мне нравится учиться в нашем колледже на отделении 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте). Здесь учат дисциплине, самостоятельности, а также ответственности. «Любовь моя — железная дорога, упругая стальная колея. Профессий самых разных много, но лучше всех профессия моя!»

Список литературы

1. Развитие автоматики, телемеханики и связи на железных дорогах / Под редакцией канд. техн. наук Б. С. Рязанцева Москва : «Транспорт», 1986 – 34 с. – Текст : непосредственный.
2. Сапожников, В.В. Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте. : Учебные пособия — Электрон. дан. — Москва : УМЦ ЖДТ, 2011. — 288 с. – Текст : электронный.
3. <http://uzlovaya.pgups.ru/27-02-03-at>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ЭЛЕКТРОМОНТЕР СЦБ

Твердохлебова О.В.

Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия*

Я предпочитаю максимально безопасные поездки для пассажиров и работников железнодорожного транспорта в плане устройств и систем сигнализации, поэтому выбрала специальность «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)». Данная специальность имеет большой спектр работ в сфере поддержания работ устройств СЦБ. Моя будущая профессия – электромонтёр СЦБ. От работы электромонтёра зависит безопасная эксплуатация устройств СЦБ и соблюдение графика движения поездов. Я считаю, что у данной профессии есть перспективы в будущем, потому что внедряются всё больше систем автоматики и телемеханики для повышения эффективности перевозок пассажиров и грузов, следовательно, требуется регулярное и тщательное обслуживание этих систем.

Несмотря на большую ответственность, это очень интересная профессия, т.к. здесь потребуется выполнять различный спектр таких задач как: сборка, установка, проверка, ремонт, содержание, регулировка, укомплектование, монтаж и диагностика состояния устройств СЦБ.

Перспективы: служба СЦБ обслуживает не только железную дорогу, но и метрополитен для обеспечения непрерывной работы систем организации и безопасности движения поездов. Также после приобретения опыта работы можно занимать такие должности как: старший электромеханик, начальник участка, старший инженер и т.д.

Я решила выбрать целевое обучение по данной специальности. Я думаю, целевое обучение - это шанс, который дается не многим и за него нужно хвататься. Почему? Да хотя бы потому, что после получения диплома у тебя имеется гарантированная работа. Плюсом к этому является то, что практика, которую мы будем проходить в колледже, будет оплачиваться как работа, и я считаю это хорошим материальным плюсом. Так же РЖД представляет больницу и ежегодный тщательный медосмотр, что позволит отслеживать свое состояние здоровья.

Список литературы:

1. Шарангович, С. Н. Многоволновые оптические системы связи : учебное пособие / С. Н. Шарангович. — Санкт-Петербург : Лань, 2019. — 120 с. — ISBN 978-5-8114-3540-1. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/115521>
2. Скляр, О. К. Волоконно-оптические сети и системы связи : учебное пособие / О. К. Скляр. — 4-е изд., стер. — Санкт-Петербург : Лань, 2018. — 268 с. — ISBN 978-5-8114-1028-6. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/104959>

ВАЖНЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ ЭЛЕКТРОМОНТЕРА СЦБ

Павлов К.В.

Научный руководитель: Ершова О.В.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Казани, г. Казань, Россия*

В число интересных и увлекательных специальностей, имеющих на железнодорожном транспорте, входит «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте». Специалисты данного направления сооружают автоблокировку, диспетчерскую и электрическую централизацию, а также обеспечивают их надежную работу.

Я учусь в филиале СамГУПС в городе Казани по специальности: «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)». Выпускник должен знать: особенности физических явлений в электроматериалах, сущность физических процессов, протекающих в электрических и магнитных цепях; основные методы измерения электрических величин; правила построения чертежей и схем; принцип действия, технические характеристики и конструктивные особенности приборов и оборудования железнодорожной автоматики и телемеханики; характерные виды повреждений в устройствах автоматики и телемеханики, способы устранения отказов в работе; приемы монтажа и наладки систем железнодорожной автоматики и телемеханики; нормативно-распорядительные документы.

Профессия «Электромонтер» ориентирована на обслуживание и ремонт устройств СЦБ на железнодорожном транспорте, в простонародье электромонтера СЦБ называют эсебистом. СЦБ расшифровывается как «сигнализация, централизация, блокировка». Если объяснить просто, то сигнализация - это показатель каких-либо сигналов, например, светофор. А если объяснять научным языком, то устройства сигнализации, централизации и блокировки - совокупность технических средств, используемых для регулирования и обеспечения безопасности движения поездов.

Для успешного выполнения работы электромонтер важными моментами являются:

- аккуратность;
- высокий уровень дисциплины;
- идеальное внимание;
- быстрая реакция;
- знание правил ремонта, чтение и подготовка схем;
- умение монтировать, наладивать и эксплуатировать оборудование, сети;
- умение контролировать работу оборудования.

Обучающийся по профессии «Электромонтёр устройств сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ)» готовится к следующим видам деятельности:

- монтаж устройств СЦБ;
- техническое обслуживание оборудования устройств СЦБ;
- ремонт устройств СЦБ и контроль соответствия технологическим параметрам.

Также специалист должен уметь:

- выполнять основные виды работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, аппаратуры электропитания и напольных устройств в соответствии и требованиями технологических карт; осуществлять монтажные и пусконаладочные работы систем железнодорожной автоматики;
- обеспечивать безопасность движения при производстве работ по техническому обслуживанию устройств железнодорожной автоматики; соблюдать требования охраны труда и техники безопасности при производстве работ.

Эта профессия относится к категории особо опасных. Деятельность электромонтёров связана с постоянным риском, требует внимательности и знания способов защиты от поражения электрическим током, а также способов оказания первой помощи пострадавшим от поражения электрическим током.

Несмотря на такую ответственность и риски, мне по душе эта профессия. Спросите, как я это понял? Все просто: не так давно у нас была практика, мы выполняли работы по техническому обслуживанию рельсовых цепей на шунтовую чувствительность, работы проверке дневной видимости светофоров; проверке и чистке внутренней части светофора, маршрутных указателей. Мне это показалось очень интересным.



Рис 1. Электромонтеры выполняют работы по обслуживанию стрелочного электропривода

Те, кто хорошо разбираются в основах электроники, устройстве и функционировании электродвигателей, защитных и измерительных приборах, будут востребованы в качестве электромонтеров по обслуживанию и ремонту устройств. Их средний заработок составляет около 40 тысяч рублей.

Объекты обслуживания электромонтеров устройств СЦБ:

- светофоры;

- стрелочные переводы;
- пульты - табло дежурных по станции;
- релейная аппаратура систем безопасности движения на железнодорожных станциях, перегонах, переездах

Сейчас, в век глобальной электрификации и зависимости от электричества, профессия электромонтера очень востребована, ведь найти хорошего специалиста очень сложно, а нужен он практически каждой организации.

Электромонтерам СЦБ приходится принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность, ориентироваться в условиях частной смены технологий в профессиональной деятельности, самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития.

Мы приобретаем знания на занятиях и на практике, которые нам помогут в дальнейшем при работе электромонтером СЦБ, а именно:

- анализировать работу станционных, перегонных, микропроцессорных и диагностических систем автоматики по принципиальным схемам;
- определять и устранять отказы в работе станционных, микропроцессорных и диагностических систем автоматики;
- производить техническое обслуживание устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ);
- обслуживать и производить техническое обслуживание устройств электропитания систем и линий железнодорожной автоматики;
- производить монтаж и наладку систем железнодорожной автоматики;
- оставлять и анализировать монтажные схемы устройств СЦБ и ЖАТ по принципиальным схемам;
- собирать, разбирать и регулировать приборы и устройства СЦБ;
- измерять и анализировать параметры приборов и устройств;
- составлять планы – графики по обслуживанию устройств приборов СЦБ, систем ЖАТ;
- контролировать процессы по обслуживанию устройств и приборов СЦБ, систем ЖАТ;
- оценивать актуальность и эффективность производственной деятельности.

Трудно представить, чем может обернуться любая неисправность. Именно, поэтому в любое время дня и ночи, в любую погоду, на любое расстояние выезжает работник ШЧ для ее устранения. После устранения неисправности работник ШЧ проводит ряд проверок остального оборудования, докладывает об устранении повреждения и несет ответственность за пропуск поездов. Сотрудники СЦБ как раз и отвечают за правильную и надежную работу практически всех элементов железной дороги, участвующих в осуществлении пропуска встречных поездов: исправной работы рельсовых цепей, светофоров, стрелочных переводов.

Я считаю, что сделал правильный выбор профессии. После окончания техникума планирую поступать в Самарский государственный университет путей сообщения для получения высшего образования, чтобы в дальнейшем была возможность строить свою карьеру.

Список литературы

1. Журнал «Автоматика, связь, информатика». Форма доступа: Портал корпоративных журналов ОАО «РЖД» . – URL : http://www.zdr-journal.ru/index.php/mag_info. – Текст : электронный.
2. Кто отвечает за безопасность на железной дороге. – URL : <http://myzd-life.ru/chto-takoe-scb-na-zheleznnoj-doroge/> . – Текст : электронный.
3. Электромеханик СЦБ: плюсы и минусы профессии. – URL : <https://delai-vibor.com/elektromehanik-stsb.html> . – Текст : электронный

МОЯ ВАЖНАЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ

Чайников А.С.

Научный руководитель: Ершова О.В.

*Филиал СамГУПС Самарский государственный университет путей сообщения» в г. Казани,
г. Казань, Россия*

Я учусь в филиале СамГУПС в городе Казани (Казанском железнодорожном техникуме) на третьем курсе по специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте).

Областью профессиональной деятельности специальности является: построение и эксплуатация устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки (далее — СЦБ) и железнодорожной автоматики и телемеханики (далее — ЖАТ); техническое обслуживание, ремонт, монтаж и пуско-наладочные работы устройств и систем СЦБ и ЖАТ; ремонт, регулировка и испытание приборов, блоков и устройств аппаратуры СЦБ и ЖАТ.

Объектами профессиональной деятельности выпускников являются:

- перегонные системы железнодорожной автоматики и телемеханики; станционные системы железнодорожной автоматики и телемеханики;
- технология обслуживания устройств СЦБ и систем ЖАТ
- микропроцессорные и диагностические системы железнодорожной автоматики;
- приборы и устройства СЦБ, ЖАТ;
- техническая документация;

Специалисты по автоматике и телемеханике, которые сооружают автоблокировку, диспетчерскую и электрическую централизацию, а также обеспечивают их надежную работу. Также большую роль на железной дороге играют средства автоматического и телемеханического управления стрелками и сигналами, которые обеспечивают безопасную доставку пассажиров и грузов до мест их назначения.

Специалисты данной профессии занимаются обеспечением безопасности движения поездов, работая в качестве электромонтеров по обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки, электромонтажниками на железнодорожном транспорте и наземных линиях метрополитена. Они ремонтируют, регулируют и испытывают приборы, блоки и устройства аппаратуры централизации и блокировки железнодорожной автоматики и телемеханики.

К основным элементам технических средств относятся сооружения и устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), в состав которых входят путевая блокировка, электрожелезная система, централизация стрелок и сигналов, устройства автоматики и телемеханики сортировочных горок, автоматическая регулировка движения поездов, диспетчерская централизация, автоматический диспетчерский контроль движения поездов и ограждающие устройства на железнодорожных переездах.

Я верю, что автоматизация и телемеханика будут развиваться. В будущем технологий регулирования безопасности движения на железнодорожном транспорте станет еще больше. Все в наших руках, чтобы сделать его еще безопаснее и надежнее.

МОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР – СПЕЦИАЛИСТ В ОБЛАСТИ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Веселкова В.Р.

Научный руководитель: Куликова М.А.

*Филиал СамГУПС Самарский государственный университет путей сообщения» в г.
Казани, г. Казань, Россия*

Большинство выпускников средне-профессиональных и высших учебных заведений испытывают трудности в поиске работы и дальнейшем трудоустройстве, что обусловлено

как объективными причинами, так и причинами субъективного характера. Соответственно, многие молодые специалисты сталкиваются с проблемой построения карьеры по ранее выбранной специальности.

Свою карьеру, как правило, человек строит сам, сообразуясь с особенностями внутри и внеорганизационной реальности и главное — со своими собственными целями, желаниями и установками. Традиционно, карьера делится на 2 типа: профессиональная и внутриорганизационная.

При выборе сотрудников чаще всего работодатель сталкивается с уже определившимся профессионалом, однако важно знать, как потенциальный работник сделал свой выбор. Обычно выделяют следующие основные ситуации выбора профессии: традиция, случай, долг и целевой выбор.

В современном мире вопросы, связанные с профессиональным образованием стали крайне популярны. Профессия железнодорожника обладает огромной социальной важностью, так как именно на него ложится большая ответственность за организацию и обеспечение перевозочного процесса.

Выбранной мною специальностью является «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)», которая берет свое начало с эпохи зарождения электричества. После развития технологий и появления телефонной связи профессия стала ассоциироваться именно с ними. Связисты тех времен обеспечивали бесперебойную передачу информации.

В 1920-х годах электрожелезная система и телефонная связь уже не могли обеспечить необходимую пропускную способность железных дорог. Именно в этот период и началось совершенствование систем сигнализации и связи на железных дорогах нашей страны.

В середине 1930-х годов началось активное строительство систем релейной централизации.

В 1980-1990 годах в нашей стране начато внедрение микропроцессорных и компьютерных средств железнодорожной централизации [1]. Появление микропроцессорной базы активировало строительство новых станционных систем.

Системы автоматики, телемеханики и связи в настоящее время играют ведущую роль как в организации безопасного регулирования движения поездов, так и в развитии отрасли железнодорожного транспорта в целом.

На сегодняшний день работники автоматики и телемеханики отвечают за правильную и надежную работу практически всех элементов железной дороги, участвующих в осуществлении пропуска поездов: светофоров, стрелочных переводов, автоматическое их действие [2]. Эта работа на железной дороге считается одной из самых ответственных и требует высокой квалификации работников, умения читать электрические схемы и конечно, логически мыслить.

В выборе моей будущей профессии сыграли роль две «ситуации выбора» – это традиция и целевой выбор. Изначально вопрос о выборе не возникал в силу традиции, обычаев, однако выбор мой был также связан с сознательным определением целей профессиональной деятельности, исходя из анализа реальных проблем и путей их решения.

Профессия «Железнодорожник» окружала меня с раннего детства. Еще мой прадед трудился на славу Победы во времена Великой Отечественной Войны. Позже в профессию пришел мой дед, где познакомился с бабушкой, и создал семью. Со временем и мой отец получил профессию железнодорожника.

Слушая семейные рассказы, уже к 7 годам я не сомневалась, что также как и мои родители и родственники, буду осваивать тяжелую, но очень значимую профессию железнодорожника. Как до сих пор говорится в нашей семье: «Железнодорожник – это национальность». И я, в свою очередь, горжусь этой национальностью и важностью выбранной будущей профессии.

Я считаю, что моя будущая профессия будет востребована во все времена, квалификация будет всегда актуальна и останется для меня в будущем «идеальной профессией».

В современном мире вопросы, связанные с профессиональным образованием стали крайне популярны. Окончив учреждение среднего профессионального образования, по вышеуказанной специальности, пройдя распределение, выпускники поступают на работу в структурные подразделения холдинга ОАО «РЖД».

Большинство учреждений среднего профессионального образования помимо основной специальности дают возможность получить ряд смежных профессий, что делает выпускников более квалифицированными, разносторонними, а значит - дефицитными.

Начало же карьеры на примере конкретной специальности можно начать с должности электромонтера по ремонту и обслуживанию устройств систем сигнализации, централизации и блокировки, а после приобретения опыта работы и зарекомендовав себя, как ответственного работника, можно поступить на должность электромеханика.

В процессе работы имеется возможность получить высшее образование в области автоматики и телемеханики на железнодорожном транспорте (в том числе и по целевому направлению), после чего будучи молодым специалистом, строить карьеру на предприятии.

Каждому молодому специалисту-целевику строится карьерограмма, согласно которой планируется его карьерный рост и продвижение [2, 3].

Зарекомендовав себя как опытного и квалифицированного специалиста, получив бесценный опыт работы непосредственно на линии, пройдя через каждый болтик, гаечку и проводок, у специалиста, уже получившего высшее образование, имеется возможность роста до должности старшего электромеханика участка по обслуживанию устройств автоматики и телемеханики, начальника участка, начальника механизированной горки, начальника производственно-технического отдела, а далее и заместителя начальника дистанции, главного инженера ну и конечно начальника дистанции.

Да и на этом возможности карьерного роста специалиста в области автоматики внутри холдинга ОАО «Российские железные дороги» не заканчиваются. Холдингу требуются молодые, активные и перспективные специалисты и руководители как в управлении железных дорог, так и в Центральном аппарате управления.

Таким образом, можно сделать вывод, что решив когда-то после 9-го или 11-го класса, будучи еще совсем юным подростком, поступить в учреждение среднего профессионального образования железнодорожной направленности, и получив опыт работы «руками» в структурных подразделениях территориальных управлений, а в последующем зарекомендовав себя, как грамотного специалиста - в холдинге «РЖД» можно сделать головокружительную карьеру железнодорожника.

А карьера железнодорожника – это особая национальность и положение в обществе, которое символизирует стабильность, мастерство, востребованность и уверенность в завтрашнем дне.

Работая в холдинге «РЖД» ты всегда будешь ощущать себя частью команды, единого целого огромного механизма[3,4].

Список литературы

1. Вульф, А.Н., История железных дорог Российской империи / А.Н. Вульф. – Москва : Рипол-Классик, 2018. – 495 с. – Текст : непосредственный.
2. Шалягин, Д.В. Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте: учебник: в трех частях / А.В. Горелик, Ю.Г. Боровков, А.А. Волков; под ред. Д.В. Шалягина. — Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. — 424 с. – Текст : непосредственный.
3. Козырев, В.А. Управление персоналом на железнодорожном транспорте / В.А. Козырев, С.В. Палкин, В.В. Корсакова: под.ред. В.А. Козырева. – Москва: ГОУ «Учебно-

методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». – 2008. – 304 с. – Текст : непосредственный.

4. Заводчиков, Д.П. Психология карьеры / М.В. Кормильцева. – Екатеринбург: РПТТ, - 2012. – 156 с. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ - ЭЛЕКТРОМЕХАНИК СЦБ

Литвинов Д.С.

Научный руководитель Дидрих Л.А.

*Оренбургский техникум железнодорожного транспорта –
структурное подразделение ОрИПС - филиала ФГБОУ ВО «Самарский
государственный университет путей сообщения» в г. Оренбурге, г.Оренбург, Россия*

Среди железнодорожных профессий существует множество различных специальностей, которые являются крайне необходимыми. Но хотелось бы остановиться на специальности, которая призвана обеспечивать безопасную и бесперебойную работу всех устройств и систем железнодорожной автоматики и телемеханики. Это специальность - «Электромеханик СЦБ».

Свое начало эта профессия берет с давних времен, когда произошло столкновение двух встречных поездов на станции Шушары в 1841 году на Царскосельской железной дороге. В те времена железнодорожная безопасность осуществлялась при помощи людей, подающих сигналы руками звуковыми сигналами- сигналистов. Это управление семафорами и перевод стрелок вручную забыто, и давно уже не используется. Данные операции производятся благодаря специальным установкам, за работу которых и несет ответственность электромеханик СЦБ.

СЦБ - обозначает сигнализация, централизация и блокировка. Работа электромеханика СЦБ заключается в контроле и обслуживанию всех видов устройств и систем СЦБ, проверке технического состояния целого ряда взаимозависимых устройств: рельсовых цепей, светофоров, стрелочных приводов, горочных устройств. [1]

Работа весьма сложная и ответственная, требующая внимания, знаний и концентрации, поскольку системы и устройства СЦБ размещены не только в помещениях, но и на перегонах, сортировочных горках, станциях и узлах. Обслуживать приборы, устройства и системы СЦБ необходимо в любое время года и круглосуточно, независимо от погодных условий.

Рабочий персонал СЦБ состоит из электромонтера, электромеханика и старшего электромеханика. Все работы по обслуживанию, ремонту, замене выполняются в два лица, согласно требованиям ПТЭ.



Рис.1. Обслуживание карликового светофора

Требования к электромеханику СЦБ достаточно высоки. Данный специалист должен иметь соответствующее образование и профессиональную подготовку [3].

Работник данной профессии должен обладать и знать:

- физику, основы электротехники и технической механики;
- элементы электрических схем, принципы построения автоблокировки, электрической, диспетчерской и горочной централизации, а также способы обнаружения отказов в обслуживаемых устройствах СЦБ, методы и способы их устранения;
- особенности современных типов сигнализации и технического оборудования систем и устройств, используемых при регулировке;
- предотвращение ситуаций крушения поездов, взреза стрелок и других аварийных и чрезвычайных ситуаций;
- действие на человека опасных и вредных производственных факторов;
- требования и правила по пожарной и электробезопасности, требования производственной санитарии и эргономики рабочего места;
- правила эксплуатации и действующие инструкции ЖД России.

Кроме того, электромеханик должен обладать следующими личностными качествами:

- пунктуальность;
- ответственность;
- выносливость;
- трудолюбие;
- физическая подготовка [4].

В случае возникновения внештатной ситуации работник СЦБ должен быть готов к приятию быстрых и взвешенных решений

Для выполнения должностных обязанностей электромеханик использует измерительные и испытательные электроприборы (мультиметры, измерители сопротивления балласта и прочее.) пассатижи, гаечные, торцевые, накидные и специальные ключи, кусачки, отвертки, и специальные шаблонные приспособления [1].

Электромеханики СЦБ являются диагностами и аналитиками, в связи с внедрением в работу микропроцессорных систем автоматики и компьютеров. Внедрение современных технологий позволят снизить трудозатраты на техническое обслуживание и ремонт приборов, аппаратуры, систем и устройств.

Таким образом, рабочему не нужно совершать технологический обход закрепленного за ним участка. Сигнал о неисправности устройств или их предотказного состояния будет выдавать соответствующая техника. Во многих дистанциях СЦБ применяются компактные персональные компьютеры (КПК), которые не только отслеживают местоположение работника, но и позволяют обращаться к справочникам и другим нормативным документам в процессе рабочего дня, получать указания и приказы при наличии программы АСУ-Ш-2.

К положительным сторонам профессии можно отнести: возможность карьерного роста, стабильная и хорошая заработная плата, работа по графику и бесплатный проезд на железнодорожном транспорте [3]

К недостаткам работы электромеханика можно отнести: возможные экстремальные условия работы и неравномерный рабочий день, а так же фактор того, что работа связана с риском для здоровья и жизни.

Основными обязанностями СЦБиста является:

- проверка состояния и текущий ремонт устройств, обслуживание, АТДП, рельсовые цепи, светофоры, стрелочные приводы в релейных, тоннелях, линейных устройствах автоматики и телемеханики;
- в случае неисправности своевременная замена аппаратуры и оборудования СЦБ;
- проведение механических параметров приборов и аппаратуры, электрических измерений;
- кабельные работы и электромонтажные (прокладка монтажа кабелей, их разделка, распайка на контакты, монтаж);

- наличие и содержание в порядке технической документации на обслуживаемые устройства СЦБ;
- использование и овладение передовых методов обслуживания устройств и систем;
- выполнение работ согласно установленным планам и графикам технического обслуживания;
- своевременная и качественная подготовка устройств на закрепленном за работником участке в зимний период.

Мне нравится мой выбор данной профессии, являясь обучающимся 3 курса специальности «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)» я уверенно продвигаюсь к поставленной цели. Стать СЦБистом - вполне реально.

Список литературы

1. Сапожников, В.В. Надежность систем железнодорожной автоматики, телемеханики и связи : учеб. пособие / Вл.В. Сапожников и др.; под ред. Вл.В. Сапожникова. — М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2017.—318 с. - Режим доступа: <https://umczdt.ru/books/41/39322/>. – Текст : электронный.
2. Сырый, А.А. Теоретические основы построения и эксплуатации перегонных систем железнодорожной автоматики : учеб. пособие / А.А. Сырый. — М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2018. — 123 с.- Режим доступа: <https://umczdt.ru/books/44/18731/>. – Текст : электронный.
3. Лавренюк, И.В. Автоматизированные системы управления на железнодорожном транспорте : учебное пособие / И.В. Лавренюк. — М.: УМЦ ЖДТ, 2017. — 242 с.- Режим доступа: <https://umczdt.ru/books/44/18669/>. – Текст : электронный.
4. Панова, У.О. Основы технического обслуживания устройств систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) : учеб. пособие / У.О. Панова. — М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2018. — 136 с.- Режим доступа: <https://umczdt.ru/books/41/18719/> – Текст : электронный.

СЦБИСТ НЕ ПОДВЕДЁТ!

Тимофеева Н.А.

Научный руководитель: Бакайкина О.В.

Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения» в г. Саратове, г. Саратов, Россия

Каждый знает о такой профессии, как железнодорожник, и чаще всего первым делом на ум обычному человеку придут профессии «Машинист» и «Проводник», а названия профессий тех, кто обслуживает поезда, обеспечивает их безопасность движения, люди, не связанные с железной дорогой, знать не будут. Многие поступающие в железнодорожные техникумы чаще всего представляют себя машинистами, но ознакомившись с железнодорожными профессиями, выбор их станет значительно шире. Мне бы хотелось рассказать о малоизвестной, но о такой важной профессии как СЦБист.

Для чего нужна профессия «Электромеханик СЦБ»?

Среди всех специальностей, которые связаны с движением поездов и правильным функционированием железнодорожного транспорта, стоит выделить именно СЦБ. Прежде чем говорить об особенностях профессии, давайте определим, что же такое СЦБ. СЦБ - это устройства сигнализации, централизации и блокировки, которые обязательно присутствуют на каждой железной дороге.

Все дело в том, что именно устройства СЦБ осуществляют контроль всех основных технических средств, которые есть на железнодорожном транспорте. Если они выйдут из строя, последствия могут быть катастрофическими. Электромеханик СЦБ – это именно тот

специалист, который должен четко контролировать, обеспечивать бесперебойность и работу всего, что составляет систему.

В основные обязанности электромеханика СЦБ входит:

- выполнение работ по обслуживанию устройств АТМ: рельсовые цепи, светофоры, стрелочные электропривода, релейная и другая аппаратура в релейных тоннелях, на открытых железнодорожных участках и станциях;
- замена аппаратуры и оборудования СЦБ;
- выполнение необходимых измерений электрических и механических параметров аппаратуры;
- регулировка электрических и механических параметров;
- прокладка и монтаж кабельных линий;
- выполнение аварийно-восстановительных работ устройств автоматики и телемеханики.

Необходимо отдельно отметить роль диспетчера дистанций СЦБ, работа которого заключается в контроле за организацией работ по техническому обслуживанию и восстановлению действий устройств СЦБ.

Как появилась специальность?

«Сначала безопасность на дорогах обеспечивал человек, который подавал сигналы рожком и, лишь когда его заменил семафор, заговорили о необходимости занять в штате сотрудника, который следит за исправностью сигнализации. Случилось это в начале XX века. К претендентам на эту работу предъявили самые высокие требования. Однако дополнительно обезопасили поезда и перевозимые на них грузы и пассажиров, внедрив автостоппы – приборы останавливающие поезд при его следовании под закрытый семафор. Прогресс позволил усовершенствовать изобретение и на выходе получить систему, которая работает без сбоев, позволяет человеку узнать о неисправности, если такая случится, но работа системы требует контроля. Электромехаников на железной дороге отнесли в те времена к среднему руководящему составу. Узнать таких специалистов можно было по знакам различия на униформе. На погонах красовались две звездочки и лычка, которая обращена углом от плеча».

Уже в 1920-е годы телефонная связь и электрожелезная система не могли обеспечить нужную пропускную способность на железных дорогах. В этот период началось совершенствование систем сигнализации и связи. Основные положения по применению автоблокировки на железных дорогах были разработаны профессором Я. Н. Гордеенко. Он создал систему четырёхзначной автоблокировки для однопутных участков, позволившую значительно увеличить их пропускную способность.

Следующим шагом в разработке СЦБ были полупроводниковые элементы. Это произошло в период 1960-70-х годов.

Впервые на территории России система централизации электромагнитных реле и рельсовых цепей была введена в 2008 г. Система МПЦ была разработана Научно-производственным предприятием «САТЭП». Управление стрелочными переводами, сигнализацией светофоров, работой рельсовых цепей и работой автоматической переездной сигнализацией обеспечено микропроцессорными объектными контроллерами, функциональная и логическая безопасность обеспечена за счёт многоканальной структуры под управлением промышленных ЭВМ. Кроме того, рельсовые цепи, как наиболее ненадёжные и опасные устройства СЦБ, были заменены микропроцессорными устройствами контроля путевых участков на основе счёта осей подвижного состава.

Наша гордость – выпускники!

Отделение АТМ открылось в Саратовском механическом техникуме МПС 1965г. Первый выпуск АТМ состоялся в составе 21 специалиста: Среди них

В.П. Комарь – начальник первого сектора Саратовского отделения дороги,

П.И. Телелейко – начальник лаборатории службы СЦБ Приволжской дороги,

В.А. Ивантеев – заместитель Начальника административно – хозяйственного отдела Приволжской железной дороги и другие – все они посвятили свою жизнь железной дороге.

За годы своего существования, в силу сложившихся традиций связи поколения, наставничества и взаимопомощи отделение АТМ Филиала СамГУПС в г.Саратове является главным поставщиком кадров основных профессий для хозяйства автоматики и телемеханики Приволжской железной дороги. Многие из выпускников стали руководителями предприятий и производственных участков.

В том числе:

Цымбал Евгений Анатольевич – начальник службы СЦБ. Малютин Алексей Степанович – заместитель начальника дорожной лаборатории. Шулятьев Леонид Владимирович – начальник Ершовской дистанции СЦБ. Никулин Михаил Александрович - ревизор по безопасности движения поездов, саратовской дирекции связи.

Мой отец Тимофеев Алексей Михайлович выпускник 1990г. Работал на должности электромеханика СЦБ на станции Саратов 3. С 1995г. – старшим электромехаником поста диспетчерской централизации. После обучения в РГОТУПС в период с 1998 по 2001 гг. участвовал во внедрении на Приволжский железной дороге устройств диспетчерской централизации системы «Сетунь». С 2002 г. работал заместителем начальника, далее начальником оперативного отдела службы. С 2012 г. по настоящее время работает начальником отдела диспетчерского управления Приволжской дирекции инфраструктуры.

С 1969 года отделение выпустило больше 2000 тыс. специалистов. Посетив музей, я выяснила, что династии работников дороги Истомины, Бирюковы, Еньковы, Родионовы (Аткарск), Романовы (Волгоград), Скляр, Дегтяревы, Мед (В. Баскунчак), Телелейко, Корневы (Саратов) являются выпускниками отделения!

В 2020 году отделению АТМ исполнилось 55 лет!

Сегодня на отделении преподают Глухова Ирина Владимировна, Щедрова Юлия Юрьевна, Селиверов Денис Иванович, Кудашов Владимир Дмитриевич, Герасимов Олег Викторович, Царенков Денис Александрович. Все они являются выпускниками техникума.

Заведующий лаборатории «Станционные системы автоматики» Леонтьев Андрей Викторович – почетный железнодорожник, преподаватель спецдисциплин, входил в группу разработчиков стандарта специальности. Стаж его работы в техникуме составляет 43 года.

С 1997-2015 гг. отделением руководила Алла Викторовна Смурыгина. Усилиями А.В. Смурыгиной создан паспорт отделения АТМ, произведено информационное оснащение этажа учебного корпуса 3 стендами и другой наглядностью, на котором размещены основные лаборатории специальности. Заведующая отделением активно сотрудничала с аппаратом службы, учитывая при организации учебного процесса пожелания ее первых руководителей.

С 2015 г. руководит отделением АТМ Непогодин Григорий Михайлович. Он следит за тенденцией технического развития хозяйства автоматики и телемеханики, поддерживает личный контакт с руководителями всех дистанций СЦБ в части организации производственных практик студентов. По инициативе работодателя самые талантливые студенты ежегодно получают гранты начальника Приволжской дороги на разработку реальных дипломных проектов.

Коллективом отделения со студентами отделения АТМ создана отличная лабораторная база максимально приближенная к реально-действующим современным устройствам электрической централизации и автоблокировки.

Особая гордость отделения – это полигон на территории техникума, построенный при поддержке службы и оборудованный настоящими устройствами СЦБ.

Еще в детстве я увлекалась темой железных дорог, каждый год с семи лет посещала лагерь для детей железнодорожников и именно там подробно рассказывали об этой профессии. Однажды отец взял меня с собой посмотреть на работу людей в вагоне лаборатории. Мне было очень интересно наблюдать за работой специалистов вагона.

Начиная с 5 класса, я уже определилась с будущей профессией – обслуживать и ремонтировать устройства СЦБ.

После систематизации материалов по истории отделения АТМ и проведенного исследования архивных данных музея Приволжской железной дороги, а так же мониторинга профессиональной самореализации выпускников отделения я убедилась что сделала правильный выбор профессии. Работа над этим проектом позволила глубже понять специфику и значение специальности электромеханик СЦБ. Уже сейчас я думаю о своей дальнейшей судьбе, поэтому я стараюсь учиться и хочу успешно окончить техникум, ведь от этого зависит, как сложится в дальнейшем моя судьба!

Список литературы

1. Герои стальных магистралей. Кн. 2. Москва, 2003. – Текст : непосредственный.
2. Архив СТЖТ.
3. Архив музея Приволжской железной дороги.
4. Газета «Железнодорожник Поволжья», выпуск 20.04.2018. . – Текст : непосредственный.
5. Основы железнодорожной автоматики и телемеханики: учебник для техникумов / В.С. Дмитриев - 2-е изд. , ж.-д трансп.,1982- 269 с. – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ЭЛЕКТРОМЕХАНИК

Краснобаев Д.Ю.

Научный руководитель: Шевченко Е.В.

Узловский железнодорожный техникум — филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая, г. Узловая, Россия

По данным статистики перевозку 40% пассажиров и около 80% грузов по России осуществляет железнодорожный транспорт. Территория нашей страны огромная. Есть такие районы, в которых передвижение из одной точки в другую возможно чуть ли не единственным способом — по железной дороге. Важность российских дорог трудно переоценить. Они занимают главные позиции в осуществлении пассажиро- и грузооборота. Высокий уровень технического состояния железнодорожного полотна и подвижного состава обеспечивают специалисты и рабочие высокой квалификации, трудящиеся на железной дороге.

Именно представители различных направлений, осуществляющих и поддерживающих работоспособность железнодорожного транспорта, относятся к профессии «Железнодорожник». Они не только отвечают за её работоспособность, но и создают пассажирам безопасное передвижение.

Представители рабочих специальностей и инженеры разной специализации, сопряженные с железнодорожным транспортом, объединены общим названием — железнодорожник. Именно от их усилий зависит эффективность работы всех составляющих частей железнодорожной инфраструктуры. Российский железнодорожный транспорт продолжает активно развиваться, и чтобы обслуживать ежегодно увеличивающийся грузооборот и пассажиропоток, требуется все большее количество квалифицированных сотрудников. Вот поэтому именно востребованность является основным преимуществом профессии железнодорожника.

С должным уважением относятся в обществе и на уровне правительства к деятельности железнодорожников, понимая всю важность и значимость их работы. Труд железнодорожников вполне достойно оплачивается. Их средняя зарплата в месяц составляет 40 — 50 тыс. рублей, плюс премии за высококачественный и плодотворный труд.

В большое число интересных и увлекательных специальностей, имеющих на железнодорожном транспорте, входят специалисты по автоматике и телемеханике, которые сооружают автоблокировку, диспетчерскую и электрическую централизацию, а также обеспечивают их надежную работу. Комплекс технических средств железнодорожной автоматики принято называть устройствами сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ). С момента, когда прозвучал первый сигнал звукового рожка и поднялся первый сигнальный шар, минуло два века. На смену им пришли сначала семафоры, а потом светофоры. О том, что железная дорога немыслима без сигналов, теперь известно каждому. В настоящее время на железной дороге широко применяют различные средства автоматического и телемеханического управления стрелками и сигналами, которые обеспечивают безопасную доставку пассажиров и грузов до мест назначения.

Серьёзно я стал задумываться о выборе профессии только в 9 классе. Мой родной город – Узловая получил свое название благодаря железной дороге. На станции Узловая соединяются три важнейших направления на Рязск, Елец, и Тулу, и образуется крупный железнодорожный узел. Железная дорога определяет жизненный уклад и судьбу города. Многие его жители работают на железнодорожных предприятиях. Также многие мои родные и знакомые связаны с железной дорогой. Это и определило выбор моей профессии и учебного заведения. Я поступил в Узловский железнодорожный техникум – филиал ПГУПС, чтобы получить хорошие знания, умения, стать профессионалом. Ведь железная дорога выбирает умных и смелых людей.

Мой дедушка - Алексей Николаевич Краснобаев, окончил железнодорожное училище, потом техникум и отработал 43 года на железной дороге. Он работал помощником машиниста дизель-поезда, затем машинистом. О моём деде, не раз писали в местной газете «Знамя». Я очень им горжусь. Он рассказывал, что в его работе случались иногда аварийные ситуации. Главное было тогда не растеряться и быстро принять правильное решение, чтобы точное и вовремя прибыть в точку назначения. Дедушка рассказывал, что труд железнодорожника тяжёл. Нужно днём и ночью вести поезда, следить за безопасностью движения. От работы этих людей зависит доставка грузов, жизнь и безопасность пассажиров. Дед говорил мне, что главной ценностью на железной дороге являются люди. Здесь работают трудолюбивые, ответственные и преданные своему делу сотрудники.

Но не только это сыграло главную роль в выборе моей будущей профессии. Большое влияние на мой выбор оказал мой папа - Юрий Алексеевич Краснобаев. Он окончил наш техникум и 18 лет работает старшим электромехаником Тульского Регионального центра связи. За свой добросовестный труд он неоднократно награждался грамотами, премиями. Его портрет висит на доске почёта предприятия. Я очень горжусь своим дедом и отцом. Мне есть на кого равняться.

Окончили железнодорожный техникум и мои двоюродные братья. Дядя всю свою жизнь работал машинистом, водил грузовые поезда. Мои родственники - железнодорожники рассказывали, что скоро появится совершенно новые виды транспорта, которые будут обладать большими скоростями и возможностями. Транспорт будет развиваться вместе со временем. Предстоят большие перемены и на моей родной станции Узловая. Уже разработан проект электрификации направления Ожерелье – Узловая – Ефремов – Елец, который должен завершиться в 2024 году. С осуществлением этих работ через Узловую будут следовать ежедневно 59 пар пассажирских поездов в сутки.

После окончания техникума я планирую продолжить обучение в Российском университете транспорта (МИИТ), а после его окончания устроиться на работу в Узловскую дистанцию СЦБ. Это предприятие с богатой историей и традициями. Коллектив дистанции становился многократным победителем в соревнованиях по сети железных дорог России. Такие успехи не бывают случайными – это результат тяжелейшего труда многих людей, которые с огромной любовью и ответственностью относятся к своей работе. Сотрудники предприятия отмечены Почётными грамотами Минтранса России и другими отраслевыми наградами.

Основная задача в деятельности ШЧ – обеспечение безопасности движения поездов. Из-за повышенных требований к уровню безопасности на железной дороге, специалисты Узловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки широко внедряют микропроцессорные и компьютерные средства железнодорожной централизации и сигнализации.

Многие выпускники нашего техникума работают в Узловской дистанции СЦБ. Это и начальник дистанции Серянов А.И. и его заместитель Рыбак Д.А. и многие другие. Но начинали они все свою работу в дистанции с должности электромеханика.

Далеко в прошлом те времена, когда безопасность на железной дороге зависела от людей, подающих сигналы руками. Давно забыта техника управления семафорами и перевод стрелок вручную. Теперь все эти операции производятся благодаря специальным установкам, за работу которых отвечает электромеханик. Они, как и всякая техника, требуют обслуживания, и время от времени выходят из строя. Аббревиатура СЦБ обозначает сигнализация, централизация и блокировка. Электромеханики СЦБ обслуживают все эти системы, контролируют техническое состояние целого ряда взаимозависимых устройств: рельсовых цепей, светофоров, стрелочных приводов.

Работа по данной специальности считается не из легких, иногда даже трудная. Ведь устройства СЦБ установлены не только в помещениях, но и на перегонах, сортировочных горках, что называется, в чистом поле. Обслуживать их нужно летом и зимой, независимо от времени суток и погоды. Рабочий персонал СЦБ состоит из электромонтера, электромеханика и старшего электромеханика. «Железнодорожным спецназом» называют представителей этой профессии, потому как отвечают они за системы и механизмы, сбой в работе которых могут повлечь за собой катастрофические последствия.

Устройства СЦБ могут находиться на большом расстоянии друг от друга, при неполадках или малейших отклонениях показаний от нормы на дистанцию выезжает бригада электромехаников. Обслуживаемый участок составляет до 30 километров пути, и каждый механизм на этом участке электромеханик должен знать от и до. Опытному специалисту иногда достаточно просто взглянуть на прибор, чтобы понять, где возникла неисправность или возможна проблема. В процессе работы электромеханик проводит техническое обслуживание релейных шкафов - от их исправности напрямую зависит работа светофоров и стрелочных переводов. Проверка тока в рельсе – еще одна из обязанностей электромеханика СЦБ: важно не только сверить показания с нормой, но и оперативно и быстро найти и устранить причину неисправности в случае каких-либо отклонений от нормативов. Проблема может быть не только на поверхности, но и в кабельных жилах под землей, и здесь электромеханик должен в буквальном смысле «зреть в корень» - найти причину неполадки и незамедлительно ее устранить. Внимание тут нужно предельное.

Поэтому и требования к кандидату на вакансию электромеханика достаточно серьезные. Работник должен иметь соответствующее образование и профессиональную подготовку. Человек, назначаемый на должность электромеханика должен иметь высшее профессиональное образование и стаж работы на должности электромонтера высшего разряда не менее полгода или среднее профессиональное (техническое) образование и стаж работы электромонтером высшего разряда не менее 2 лет.

Работник данной профессии должен знать: основы электротехники и механики, электрические схемы устройств автоблокировки, электрической, диспетчерской, горочной централизации, а также способы обнаружения и устранения отказов обслуживаемых устройств, все тонкости современных сигнализаций и технического оборудования, которое используется при регулировке, как вовремя предотвратить столкновения поездов, не допустить схода с рельсов и других аварийных ситуаций, Действие на человека опасных и вредных производственных факторов, требования и правила по электробезопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии, правила по эксплуатации и инструкции РЖД.

Кроме того, человек, занимающий данную должность, должен обладать такими личными качествами как: способность логически мыслить, аккуратность, внимательность, отсутствие поспешности, пунктуальность, ответственность, выносливость, трудолюбие.

В случае возникновения внештатной ситуации он должен быть готов принимать быстрые и обдуманные решения. Работать предстоит не только напряженно, но и слаженно, четко, в команде: у электромеханика СЦБ в подчинении электромонтеры, а ему самому запрещено выходить на объект без напарника, ведь работает электромеханик при постоянном движении поездов. Эта профессия не подходит людям, имеющим неустойчивую психику, недостаточный уровень концентрации и интеллекта.

Для выполнения должностных обязанностей электромеханик использует измерительные и испытательные электроприборы (мультиметры, измерители сопротивления балласта и прочее) пассатижи, гаечные, торцевые, накидные и специальные ключи, кусачки, отвертки, бокорезы и специальные шаблоны.

Электромеханики СЦБ в скором будущем станут диагностами и аналитиками, ведь железные дороги страны переходят к применению микропроцессорных систем и компьютеров. Новые технологии позволят снизить трудозатраты на техническое обслуживание. Таким образом, рабочему не нужно будет совершать технологический обход закрепленного за ним участка. Сигнал о неисправности устройств или их предотказного состояния будет выдавать соответствующая техника.

Железная дорога - рельсы, поезда, вагоны, ожидания...

И главное – это люди, выбравшие непростую профессию железнодорожника. Я тоже хочу стать другом стальных машин, «гвардейцем службы СЦБ», чтобы продолжить семейную династию железнодорожников. Я знаю, что мой путь к цели будет не легким, но я верю, что смогу продолжить дело своего деда и отца. Узловая – это узел железных дорог. Сегодня мы - студенты, а завтра будущая надежда стальных магистралей.

Любовь моя – железная дорога, судьбою как подарок мне дана. От твоего счастливого порога упорно я иду к своей мечте.

Список литературы

1. Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС) – 2019 г. – Текст : непосредственный
2. Интернет источники

ТЫ - СЦБИСТ, ТЫ - ВПЕРЕДИ!

Лоханкин Р.М.

Научный руководитель: Казакова Е.В.

*Узловский железнодорожный техникум – филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»,
г. Узловая, Россия*

Железная дорога — это особый мир, несколько обособленный от основной жизни с ежедневными планёрками и разборами «полётов», ежегодными плановыми и «по случаю» экзаменами и учёбой. Народ здесь в основной массе грамотный, царят тут свои законы и правила, куча инструкций и наставлений и огромная ответственность. Транспорт — объект повышенной опасности и, если взять по тоннажу перевозимых грузов, по количеству пассажиров — самый массовый и самый ответственный.

Специалист регулировочных работ устройств и приборов систем СЦБ и ЖАТ - это чисто мужская профессия, требующая смекалки и знаний, силы и ловкости, смелости и ответственности — это по мне. Работа на транспорте не останавливается ни в проливной дождь, ни в изнуряющую жару, ни в метель, ни в лютый мороз. Представьте себя в сорокаградусный мороз двенадцать часов на улице, на обледеневшем металле подножки, в

движении с ветерком в лицо, на котором в белом куржаке застыли брови и ресницы и ледяные сосульки в усах. Или в промокшем насквозь брезентовом плаще и разбухших кирзовых сапогах. Проливной дождь, а спрятаться нельзя! Профессия требует постоянного твоего пребывания под открытым небом у подвижного состава.

Итак, начнем с представления. Я являюсь студентом Узловского железнодорожного техникума-филиала ПГУПС, обучаюсь на 3 курсе специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте), на общих основаниях.

Про одну из профессий железнодорожного транспорта – специалиста регулировочных работ устройств и приборов систем СЦБ и ЖАТ, я многое узнал от своего отца Лоханкина Михаила Николаевича, так как он часто рассказывал о своей учебе в техникуме, где обучаюсь и я, а после про свою работу. Мне было интересно слушать о работе железнодорожного транспорта.

Мои старшие братья железнодорожники. Один из них работает машинистом тепловоза, другой получил высшее образование в ПГУПС по специальности «Инженер железнодорожного транспорта».

Я решил продолжить династию железнодорожников. Но мне интереснее узнать о комплексах технических устройств, повышающих пропускную способность железных дорог при безусловном обеспечении безопасности движения поездов.

На железных дорогах широко применяют различные средства автоматического и телемеханического управления производственными процессами: движением поездов, электроснабжением и пр. Важнейшими средствами железнодорожной автоматики и телемеханики являются устройства сигнализации, централизации стрелок и сигналов и путевой блокировки (СЦБ), что мне кажется очень интересным.

Моё увлечение компьютерными системами и программированием поможет мне освоить данную специальность и дальнейшее моё развитие как специалиста в данной области.

В будущем планирую продолжить обучение в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I для получения более глубоких знаний и компетенций по данной специальности.

Таким образом, трудовые династии — опора любого предприятия. А в железнодорожной профессии она, наверное, одна из самых крепких. По большому счету слово «династия» для моей семьи - это не призвание, не профессия — это имя, имидж семьи, ее знамя. Потомственный железнодорожник — гордое звание. Это всегда настоящий профессионал, равнодушный к своему делу человек, любящий свою профессию. Он берет от родителей все самое ценное — опыт, традиции — и бережно передает их уже своим детям и внукам. Династия — это надёжное плечо родного человека, верный совет и поддержка. С другой стороны — это ответственность за всех родных и перед ними. Отсюда и трудолюбие, и добросовестное отношение к своему делу.

В данной статье я изучил и рассмотрел актуальность своей выбранной профессии, изучил должности и места работы по специальности, исследовал потребность региона в выбранной специальности.

Интеграция российских железных дорог в мировую транспортную систему, повышение ее конкурентоспособности в интересах российской экономики в значительной степени



зависит от того, насколько целенаправленно и эффективно на железнодорожном транспорте будут использоваться достижения научно-технического прогресса во всех производственных и бизнес-процессах. Современные средства железнодорожной автоматики и телемеханики, системы управления транспортом на их основе – важнейший элемент этой работы, без них невозможно организовать бесперебойный и безопасный перевозочный процесс.

Специальность «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)» одна из самых востребованных на рынке труда специальностей Тульского региона. Студенты на нашем отделении изучают системы устройства интервального регулирования движения поездов и обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Специальность мне интересна тем, что инженеры этой специализации проектируют, разрабатывают, строят и эксплуатируют устройства автоматики и телемеханики, которые обеспечивают безопасность движения поездов на основе релейных и электронных систем. В процессе обучения мы получим знания теоретических основ автоматики, микропроцессорной техники, систем диспетчерского управления, автоматического управления тормозами. Полученные знания и навыки позволят мне работать в любой области, связанной с автоматизацией производственных процессов.



Можно сказать, что «Автоматика и телемеханика» – это сердце железной дороги, так как на железной дороге многое зависит от нашей профессии: микросхемы поездов, работа светофоров, стрелок, схем. В то же время почти все профессии на железной дороге несут ответственность за жизнь людей. Все они важны.

Мне нравится учиться в нашем техникуме: здесь учат дисциплине, самостоятельности, а также ответственности за сказанные слова и

совершенные поступки.

Как кровь бежит по венам, так поезда движутся в заданном направлении по рельсам от станции к станции, от города к городу, неся с собой уважение, помощь, любовь и понимание всего персонала железной дороги к пассажирам.

Немного подробно расскажу о своей будущей профессии.

Объектами профессиональной деятельности наших выпускников являются:

- перегонные системы железнодорожной автоматики и телемеханики;
- станционные системы железнодорожной автоматики и телемеханики;
- технология обслуживания устройств СЦБ и систем ЖАТ;
- микропроцессорные и диагностические системы железнодорожной автоматики;
- приборы и устройства СЦБ, ЖАТ;
- техническая документация;
- первичные трудовые коллективы.

Будущий техник готовится к следующим видам деятельности:

- построение и эксплуатация станционных, перегонных, микропроцессорных и диагностических систем железнодорожной автоматики;
- техническое обслуживание устройств систем СЦБ и ЖАТ;
- организация и проведение ремонта и регулировки устройств и приборов систем СЦБ и ЖАТ;
- выполнение работ по одной или нескольким профессиям рабочих, должностям служащих.

Наши выпускники работают в следующих должностях:

- электромеханик СЦБ (системы централизации и блокировки);

- электромонтер СЦБ (систем централизации и блокировки);
- электромеханиками в дорожных лабораториях автоматики и телемеханики;
- техниками в проектных организациях (ГТСС и др.).

После приобретения опыта работы могут занимать должности старшего электромеханика, начальника-участка и др.

Выпускники успешно работают в организациях, связанных с обслуживанием и ремонтом аппаратуры связи, занимаются проектированием, строительством и техническим обслуживанием устройств не только железнодорожном транспорте, но и в других структурах. Службы СЦБ (сигнализации, централизации и блокировок) — это структурные подразделения метрополитенов и железных дорог, в ответственность которых входят задачи обеспечения непрерывной работы систем организации и безопасности движения поездов.

Работники службы СЦБ считаются элитой железнодорожного транспорта, недаром в их гимне есть такие строки: *«Вокзалы, стрелки, блок-участки привычно связаны в судьбе. Не гонятся за лёгким счастьем гвардейцы службы СЦБ. Когда работа на пределе и сердце рвётся из груди — не забывай, на самом деле, ты СЦБист, ты впереди!»* Эта специальность относится к профессиям, связанным с безопасностью движения поездов, поэтому требования к состоянию здоровья абитуриентов достаточно высоки.



В целях поддержки одаренной молодёжи лучшим нашим студентам, победителям конкурсов, предоставляют гранты на разработку реальных дипломных проектов по заказу Узловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Тульского отделения Московской железной дороги для развития материальной базы технического кабинета ШЧ-26.

После успешного завершения государственной итоговой аттестации в торжественной обстановке выпускникам вручают

дипломы.

Выпускник, освоивший основную образовательную программу техникума по специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте), может продолжить обучение в ПГУПС, РУТ (МИИТ) по специальности «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте». Отделение гордится своими выпускниками. Большинство из них посвятило себя железной дороге, работе в службе СЦБ и я очень рад, что являюсь частью этой большой профессиональной семьи Узловского железнодорожного техникума – филиала ПГУПС.

Каким же будет будущее Российских железных дорог? Не отпадет ли в ней надобность уже в скором времени? Я думаю, что в ближайшем будущем – наверняка, нет. Билеты на поезд стоят гораздо дешевле, чем авиабилеты. Кроме того, в железнодорожных путешествиях есть своя невыразимая прелесть, своя романтика. Мне кажется, что людям будет трудно отказаться от всего этого, даже под воздействием проблемной экономики.

Что же касается далекого будущего... В фантастических книгах мы читаем, что появятся совершенно новые виды транспорта, которые будут отличаться невероятными скоростями и возможностями. Мне кажется, что железнодорожный транспорт будет развиваться и усовершенствоваться вместе со временем, что он не раз уже доказывал. Поэтому, на мой взгляд, паутина железных дорог всегда будет опутывать не только территорию нашей Родины, но и всего мира, снабжая людей всем необходимым.

Внедрение высокотехнологичных устройств позволяет снизить влияние «человеческого фактора» в производственных процессах. Современные микропроцессорные системы ЖАТ обладают высокой степенью надежности, они резервируются и оборудованы устройствами диагностики. Полученный опыт эксплуатации современных микропроцессорных систем во

время проведения Олимпийских Игр 2014 года позволил выявить преимущества инновационных технологий. Одним из примеров является система интервального регулирования движения поездов без проходных светофоров. Теперь данная практика тиражируется при реализации инвестиционных проектов на дороге.

Реализация программы развития инфраструктуры дороги, в соответствии с определённой и согласованной с компанией ОАО «РЖД» этапностью, позволит улучшить имеющиеся количественные и качественные показатели работы железной дороги.

Список литературы

1. ОАО «РЖД» - 15 лет. – Текст : непосредственный // Железнодорожный транспорт. – 2018. - № 9. – С. 2-3.
2. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. – Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. Тульский центр организации работы железнодорожных станций Московской дирекции управления движением Центральной дирекции управления движением - филиала ОАО «РЖД» URL: <https://czn.tularegion.ru/Employer/DetailVacancy/?companyId=dac416fa-9d04-11e4-a6c4-005056876601> (дата обращения: 17.11.2020).
4. 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте). URL: <http://uzlovaya.pgups.ru/27-02-03-at/http://uzlovaya.pgups.ru/27-02-03-at/> (дата обращения: 17.11.2020).

РАЗДЕЛ 5. Профессии в рамках специальности 13.02.07 Электроснабжение (по отраслям)

МОЯ БУДУЩАЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ – ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Чупров Ю.В.

Научный руководитель: Вязников Д.Н.

КОГПОАУ «Вятский железнодорожный техникум», г. Киров, Россия

Я студент третьего курса по специальности электроснабжение (по отраслям). Я обычный обыватель и как многие люди даже не представлял, насколько важна профессия, на которую учусь. Мое просвещение на тему важности профессии началось одним чудесным утром, когда я, листая новостную ленту в социальной сети Вконтакте, наткнулся на статью о моей будущей профессии. Меня заинтересовала эта тема и после её тщательного изучения, я хочу поделиться этим с вами.

Давайте начнем с появления электричества? Ведь без него не появилась бы специальность «Электроснабжение». Что такое электричество? Электричество – это вид энергии, который не требовалось открывать, его было нужно только обнаружить. Ведь оно есть везде, даже в человеке. По моему скромному мнению, настоящим моментом открытия электричества был момент, когда люди смогли самостоятельно добывать электрическую энергию. Сейчас считают, что возникновение электроэнергии в жизни человека произошло примерно в 600 году до н.э., когда древние греки, обнаружили, что потирание меха на янтаре вызывает притяжение между ними. Это явление демонстрирует статическое электричество, которое полностью описали ученые в 17 веке в пояснениях, как появляется электричество.

Кроме того, исследователи и археологи в 1930-х годах обнаружили горшки с листами меди внутри, и объяснили их происхождение, как древние батареи, предназначенные для получения света в древнеримских местах. Подобные устройства также были найдены в археологических раскопках возле Багдада, а это означает, что древние персы также могли открыть конструкцию ранней формы батарей.

Но без основоположников в науке об электричестве никаких прорывов не произошло бы. Основателями науки об электричестве являются:

1. Французский физик Андре Мари Ампер, 1775-1836, работавший по электромагнетизму. Единица тока в системе СИ — ампер, названа в его честь.

2. Французский физик Чарльз Августин из Кулона, 1736-1806, был пионером в исследованиях трения и вязкости, распределения заряда на поверхностях и законов электрической и магнитной силы. Его именем названа единица заряда в системе СИ — кулон и закон Кулона.

3. Итальянский физик Алессандро Вольта, 1745-1827, изобрел источник постоянного тока, награжден Нобелевской премией по физике 1921 года, в системе СИ единица напряжения — вольт, названа в его честь.

4. Георг Симон Ом, 1789-1854, немецкий физик, первооткрыватель, оказавший влияние на развитие теории электричества, в частности закона Ома. В системе СИ единица сопротивления — ом, названа в его честь.

5. Густав Роберт Кирхгоф, 1824-1887, немецкий физик, внесший вклад в фундаментальное понимание электрических цепей, известен своими двумя законами по теории цепей.

6. Генрих Герц, 1857-1894, немецкий физик, демонстрирующий существование электромагнитных волн. В системе СИ единица частоты — Герц названа в его честь.

7. Джеймс Клерк Максвелл, 1831-1879, шотландский математик и физик, сформулировал систему уравнений об основных законах электричества и магнетизма, названную уравнениями Максвелла.

8. Майкл Фарадей, 1791-1867, английский химик и физик, основоположник закона индукции. Один из лучших экспериментаторов в истории науки, его обычно считают отцом электротехники. Единица емкости в системе СИ — постоянная Фарадея, названа в его честь.

9. Томас Эдисон, 1847-1931, американский изобретатель, имеющий более 1000 патентов, наиболее известен разработкой лампы накаливания.

Первыми электрическими изобретениями были:

В 1731 году в «Философских трудах», издании «Королевского общества», появилась статья, сделавшая гигантский скачок вперед для молодой электротехники. Ее автор английский ученый Стивен Грей (1670-1736), проводя эксперименты по передаче электрического тока на расстояние, случайно обнаружил, что не все материалы обладают способностью передавать электричество одинаково.

Далее произошло создание аккумулятора — «Лейденской банки», устройства для хранения статического электричества. Процесс был случайно обнаружен и исследован голландским физиком Питером Ван Мюссенбруком из Лейденского университета в 1746 году и независимо от него немецким изобретателем Эвальдом Георгом фон Клейстом в 1745 году. Примерно в этот же период русские учёные Г. В. Рихман и М. В. Ломоносов проводили работы по изучению атмосферного электричества.

Первые энергетики появились в не столь далеком 19 веке. Именно в 80-х годах данного столетия была создана электростанция. 12 января 1882 г. в Лондоне заработала первая в мире общественная угольная тепловая электростанция — электрическая осветительная станция Эдисона, построенная по проекту американского изобретателя Томаса Эдисона, организованного Эдвардом Джонсоном. Котел фирмы Babcock&Wilcox вырабатывал пар для работы паровой машины мощностью 125 л. с. (93 кВт), которая вращала 27-тонный электрический генератор постоянного тока. Предприятие Эдисона снабжало электричеством заказчиков, расположенных вдоль Холборнского виадука. Первоначально оно обеспечивало работу около тысячи лампочек в 16 свечей, затем их количество быстро возросло до 3000. Среди потребителей электроэнергии были такие, как церковь City Temple, здание центрального уголовного суда Олд-Бейли. Линии электропередач от электростанции к заказчикам были уложены в систему многочисленных дренажных каналов Холборнского виадука. Эдисон полагал, что лучшим решением была бы их подземная прокладка, однако это бы потребовало раскопки улиц города, и на тот момент действовало сильной лобби со стороны газовых компаний, которые держали контракты на освещение улиц. Ещё одним важным заказчиком был главпочтамт Лондона, но до него нельзя было дотянуться дренажными каналами виадука, поэтому Эдвардом Джонсоном была предложена идея — проложить кабель над Таверна Виадук вдоль улицы Ньюгейт. Несмотря на то, что схема электроснабжения Холборнского виадука была техническим успехом Эдисона.

На территории России история развития профессии началась с создания электростанции. Строительство электростанции «Уткина заводь» началось по разным данным в 1911[1], в 1913[2] и 1914 году[3]. Её возводило бельгийское акционерное общество «Железобетон» по проекту архитектора А. А. Оля. Первая очередь — в стиле неоклассицизма — была построена в 1914—1916 гг. Затянувшаяся Первая мировая война, Октябрьская революция и последовавшая национализация промышленности в Советской России в 1917—1920 гг. остановили возведение станции.

Строительство было продолжено уже в рамках плана ГОЭЛРО. 8 октября 1922 г. была запущена первая турбина электростанции, получившей название «Красный Октябрь». Вторая очередь — в стиле раннего функционализма — была также возведена по проекту А. А. Оля в 1920—1926 гг. В 1929—1930 гг. было проведено расширение ТЭЦ с установкой турбин мощностью 32 МВт. Котлы электростанции работали на местном торфе.

Историю развития специальности «Электроснабжение» можно разделить на три части.

Первый период охватывает время от зарождения электрохозяйства в 19 веке до его национализации советской властью в 1918 году. В это время электростанции и иные электрические сооружения проектировались и строились почти исключительно за счет

частного капитала. Роль государства ограничивалась техническо-полицейским надзором за безопасным пользованием электричеством и соблюдением гражданских законов в части купли-продажи, подготовкой необходимых изменений в гражданское законодательство и поощрением научных разработок в области электротехники.

Второй период охватывает все время существования советского социалистического строя в нашей стране, при котором вся предпринимательская деятельность была монополизирована государством. Личная собственность граждан ограничивалась лишь предметами домашнего обихода, трудовыми доходами, небольшим жилым домом; в пользование им государство могло выделить небольшой земельный участок. Однако все это под страхом уголовного наказания было запрещено использовать для извлечения «нетрудовых доходов». Электрификация РСФСР и СССР осуществлялась государственными органами и предприятиями на основе директивных планов в условиях отсутствия всякой конкуренции. Примечательно, что в советское время не было принято ни одного закона, связанного с энергетикой. Вся эта отрасль, развившаяся в Советском Союзе к 80-м годам прошлого века до колоссальных масштабов, регулировалась исключительно административными актами — постановлениями Совета министров и приказами министров энергетики. Наука этого периода часто шла в унисон с социалистическим строем и воспевала существующий законодательный порядок. Вместе с тем, основные подходы к определению правовой природы договора энергоснабжения, его предмета, прав и обязанностей сторон, стали фундаментальными, вошли в учебники по гражданскому праву этого и последующего периодов.

Третий этап в развитии российской электроэнергетики начинается с 1992 года одновременно со становлением новой российской государственности и началом рыночных преобразований в экономике. В свете этого, в 90-х годах и начале 2000-х годов был принят ряд основополагающих программных документов (концепции реформ), а также сами законы и подзаконные нормативные акты. Наука стала изучать не просто сам договор энергоснабжения, а отдельные аспекты в регулировании оптового и розничного оборотов электроэнергии, услуг по передаче электроэнергии, услуг по компенсации потерь электроэнергии. И, конечно же, на современном этапе активно стала обсуждаться реформа деления генерации, сетевой деятельности и сбыта.

Рассказав об истории профессии, следует остановиться на обязанностях, с которыми столкнутся будущие специалисты по направлению «Электроснабжение» после окончания обучения и начала профессиональной деятельности по специальности.

Основными обязанностями являются:

- проектирование электросетей. Это необходимо для грамотного распределения потоков электричества, чтобы избежать перепадов напряжения и перегрузок на отдельных узлах, ведь данные явления могут привести к возгораниям;
- проектирование теплосетей в помещении. В задачи энергетика входит умелое распределение тепла таким образом, чтобы при высокой эффективности свести к минимуму его потребление;
- создание схем. Отталкиваясь от проведенных исследований и расчетов, энергетик составляет схематическое пролегание электросетей и тепловых аналогов;
- подготовка сметы. Энергетик самостоятельно подбирает наиболее оптимальные типы оборудования для своей компании. Он ориентируется на лучшее соотношение цены, качества и надежности;
- закупка оборудования для монтажа энергосетей;
- контроль монтажа необходимого оснащения и прямое участие во всех процессах по установке. Это необходимо, чтобы избежать брака, связанного с человеческим фактором менее квалифицированных специалистов;
- ввод в эксплуатацию электросетей и теплового оборудования. При первом включении энергетик производит тестирование при максимальных нагрузках. Только при исправной работе объекты будут считаться успешно сданными;

– выполнение ремонтных работ различного уровня сложности. При появлении неполадок, обесточивании, перепадах напряжения энергетик производит диагностику, находит проблемный участок и устраняет поломки;

– разработка модернизации оборудования. Энергетик просчитывает потребление энергии и способы его уменьшения за счет совершенствования технического оснащения. Свои расчеты он предоставляет начальству, которое и принимает решение;

– проведение работ, направленных на повышение производительности оборудования. Чем выше данный показатель, тем меньше организации платить за потребляемые ресурсы. Энергетик знает, какие меры принять для большей экономии;

– исследования и проведения экспериментов с энергией атома.

Это далеко не полный спектр обязанностей энергетиков. Часто случаются внештатные ситуации, требующие мгновенного принятия решений. Также круг обязанностей может увеличиваться за счет специфики организации, в штат которой входит специалист.

А какими качествами должен обладать человек, решивший посвятить свою жизнь специальности «Электроснабжение»? Первоочередными качествами являются внимание и умение концентрироваться на выполняемом процессе. Почему именно эти качества? Все просто, эта профессия требует кропотливой и точной работы, ведь малейшая ошибка может привести к катастрофе. Электроэнергия - одна из самых опасных сфер, одна неточность, и последствия могут нести огромные масштабы.

Также человек должен быть ответственным. Уметь принимать сложные решения и нести ответственность за них.

Изучая специальность «Электроснабжение», я понял, что эта профессия очень важна и является неотъемлемой частью современного мира. С развитием использования электроэнергии возросла и востребованность этой специальности. Но с развитием изменились и требования к профессии: если раньше достаточно было знаний примитивных устройств и схем, то теперь, чтобы стать специалистом, необходимо пройти длительное обучение, кроме того, нужно «набить руку» под руководством мастера и только тогда можно перейти к самостоятельной работе.

Список литературы

1. <http://skfat.ru/index.php/kategorii-k2/item/326-elektrosnabzhenie-po-otraslyam>
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Электростанция>
3. https://wikipedia.tel/Правобережная_ТЭЦ
4. <http://www.princeps-cg.ru/ru/publikatsii/kancer-yua-istoriya-razvitiya-energосnabzheniya-v-rossii-i-nauki-ego-izuchayushchey>

ПРОФЕССИЯ «ЭНЕРГЕТИК»

Шумин А.С., Неонилин Д.Е.

Научный руководитель: Стоянова О.Ф.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия*

Электроснабжение в современном мире играет очень важную роль в жизни каждого человека и страны в целом, ведь с каждым днем растет спрос на хороших специалистов в данной области. В связи с этими нуждами, многие учебные заведения открыли специальность «Электроснабжение».

После окончания обучения по данной специальности и прохождения производственной практики, выпускник получает определенную группу безопасности.

Существуют 5 групп электробезопасности:

1 группа. Она дается рабочим, которые не имеют непосредственного контакта с электрическими схемами и не участвуют в ремонте.

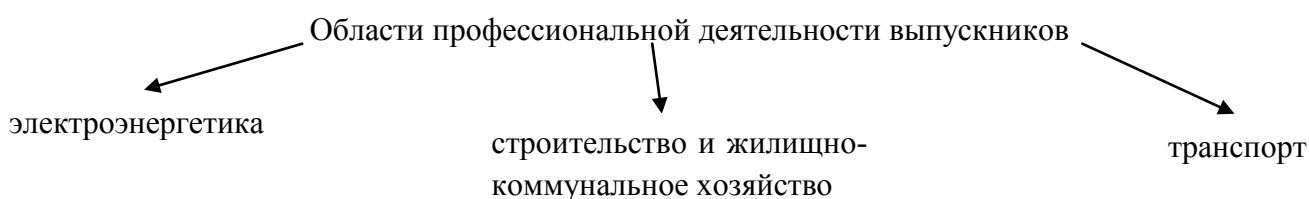
2 группа. Присваивается начинающим электромонтерам, прошедшим первичное обучение по ТБ. Позволяет ремонтировать системы до 1000 В под присмотром более квалифицированного специалиста.

3 группа. Ею владеет только электротехнический персонал. Дает право самостоятельно ремонтировать, включать и отключать системы с напряжением до 100 В.

4 группа. Электромонтеры с этим уровнем допуска имеют обслуживать электроустановки с напряжением свыше 1000 В.

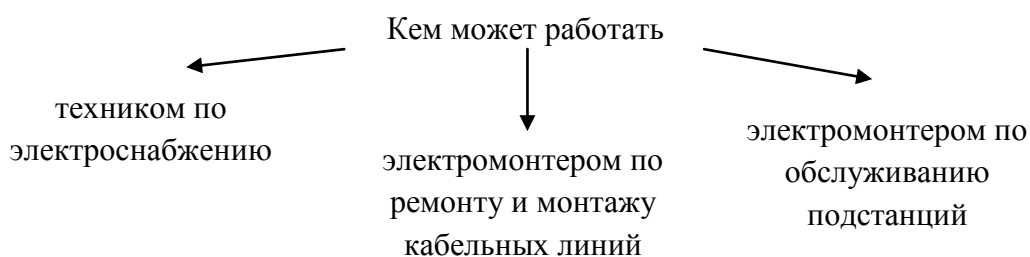
5 группа. Дается специалистам, ответственным за определенные энергоучастки. Они также имеют право руководить персоналом во время ремонтных работ и обслуживания систем.

После получения группы по электробезопасности, молодой специалист начинает поиск своего трудового места. Выпускники данного профиля работают в проектных и научно-исследовательских институтах, в электроснабжающих, электромонтажных и электроремонтных организациях, на промышленных предприятиях, в строительстве, в муниципальных учреждениях. Бакалавры получают подготовку по проектированию, монтажу и эксплуатации систем электроснабжения предприятий сельскохозяйственной отрасли, объектов нефтегазовой промышленности, промышленного комплекса и др.



Молодой специалист готовится к следующим видам деятельности:

- организация электроснабжения электрооборудования по отраслям;
- техническое обслуживание оборудования электрических подстанций;
- организация работ по ремонту оборудования электрических подстанций и сетей;
- обеспечение безопасности работ при эксплуатации и ремонте оборудования электрических подстанций и сетей;
- выполнение работ по профессиям «Электромонтер по обслуживанию подстанций» 3-4 разряда, «Электромонтер по ремонту и монтажу кабельных линий» 3 разряда.



Требования к результатам освоения программы подготовки специалистов среднего звена:

Техник должен обладать общими и профессиональными компетенциями в соответствии с ФГОС СПО по специальности 13.02.07 Электроснабжение (по отраслям), утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 14 декабря 2017 года № 1516.

В рамках подготовки по специальности «Электроснабжение (по отраслям)» студенты читают и составляют электрические схемы электрических подстанций и сетей, выполняют основные виды работ по обслуживанию трансформаторов и преобразователей электрической энергии, выполняют основные виды работ по обслуживанию оборудования распределительных устройств электроустановок, систем релейных защит и автоматизированных систем, выполняют основные виды работ по обслуживанию воздушных

и кабельных линий электроснабжения, разрабатывают и оформляют технологическую и отчетную документацию, организуют работу по ремонту оборудования электрических подстанций и сетей, планируют и организуют работу по ремонту оборудования, находят и устраняют повреждения оборудования, выполняют работы по ремонту устройств электроснабжения, оценивают затраты на выполнение работ по ремонту устройств электроснабжения, выполняют проверку и анализ состояния устройств и приборов, используемых при ремонте и наладке оборудования, производят настройку и регулировку устройств и приборов для ремонта оборудования электрических установок и сетей, обеспечивают безопасное производство плановых и аварийных работ в электрических установках и сетях, оформляют документацию по охране труда и электробезопасности при эксплуатации и ремонте электрических установок и сетей.

После окончания обучения выпускники данной специальности первоначально смогут занимать определенные должности, а именно:

- Техник
- Техник-теплотехник
- Техник-энергетик
- Техник-технолог
- Техник по наладке и испытаниям

Вывод: В наше время в связи с быстрым ростом глобальной электрификации и зависимости от электроэнергии, электромонтеры являются самыми востребованными специалистами в любой стране. Значимость бесперебойного снабжения электроэнергией так велика, что в случае перебоев предприятия и государства несут существенные убытки, так как в случае отключения от подачи электроэнергии практически все виды промышленности, железнодорожный транспорт и многие другие сферы хозяйства будут почти или полностью парализованы и остановлены.

Список литературы

1. <http://www.surpk.ru/edit-blog/97-abiturient/2013-02-21-07-22-13/2013-02-21-07-24-22/1007-2013-02-25-07-25-52>
2. <https://kudapostupat.by/speciality/id/71>

ЭЛЕКТРОМЕХАНИК – ПРОФЕССИЯ МОЕЙ МЕЧТЫ

Базарбеков Б.Қ.

Научный руководитель: Мусина Г.Г.

ЧУ «Жезказганский колледж Бизнеса и транспорта», г. Жезказган, Казахстан

Прекрасных профессий
на свете не счесть и каждой
профессии слава и честь...

С. Михалков

Мой выбор был сделан на основе того, что общество сильно прогрессирует и без электричества нет почти ни единой отрасли, следовательно, эта профессия очень востребована.

Профессия – это основное занятие человека, его трудовая деятельность. На свете много профессий, каждая необходима и важна.

Для того чтобы овладеть какой-либо профессией, стать хорошим специалистом в своем деле, нужно обязательно учиться. Колледж – начало пути к любой профессии. Учёба и приобретение прочных знаний – главный труд студента. А прочные знания в будущем помогут каждому из нас воплотить свою мечту в жизнь, получить профессию. Очень важно, чтобы каждый человек выбрал себе дело по душе. Счастлив тот человек, который занимается

любимым делом, кто правильно выбрал себе профессию. О таком человеке говорят, что он на своем месте или у него «золотые руки» [1].

Профессии различаются в зависимости от того, с кем или с чем приходится работать людям данной профессии. Люди, работающие с техникой, имеют такие профессии, как машинист, водитель, крановщик, тракторист, пилот, электрик и т.д.

Одним из первых, чье внимание привлекло электричество, был греческий философ Фалест Милетский, который в VII веке до н.э. обнаружил, что потертый о шерсть, янтарь приобретает свойства притягивать легкие предметы.

Однако долгое время знание об электричестве не шло дальше этого представления. В 1600 году появился сам термин электричество («янтарность»), а в 1663 году магдебургский бургомистр Отто Фон Герике создал электростатическую машину в виде насаженного на металлический стержень серного шара, которая позволила наблюдать не только эффект притягивания, но и эффект отталкивания [2].

Электричество нас окружает с самого раннего детства, оно настолько привычно для нас, что мы его просто не замечаем. Электричество шло бок о бок с человеком на протяжении столетий. Как облегчило и улучшило жизнь людей развитие этой отрасли. Трудно сейчас представить нашу жизнь без всех привычных электроприборов в любом доме, мною конкретно - без компьютера.

Долгое время таинственные природные явления и взаимодействия тел давали пищу для размышлений философам-материалистам и учёным. А сегодня их «электрическая сила» встала на службу людям. Её эффективное, безопасное использование — заслуга квалифицированных специалистов-электриков. Именно они помогают проводить «волшебный свет» в наши дома, привнося в них комфорт и уют.

С недоверием и даже благоговением я перечитывал рассказы о том, что когда-то на улицах свет зажигали фонарики. Это сколько же нужно было обойти фонарных столбов, приставить лестницу и зажечь фонари! Яблочков и Ладыгин изобрели электрические лампочки, без которых мир сейчас не представляет своего существования. Электричество становится естественным как дыхание для человека. Мы даже не задумываемся, какое это чудо! [1]

Электромеханик или электрик — специалист, работающий в области электротехники, занимающийся монтажом, эксплуатацией или ремонтом электрооборудования. Обязательно специальное образование. Деятельность связана с постоянным риском, внимательностью и знанием способов защиты от поражения электрическим током, способов оказания первой помощи пострадавшим от действия электрического тока. Требуются специальное образование, периодическая переподготовка и контроль навыков для обеспечения безопасности при работе [3].

Профессия электрика появилась на свет в конце позапрошлого столетия. Именно тогда, с появлением первых электростанций, возникла необходимость контроля дорогостоящего оборудования и сложных преобразований. Сначала ход этому новому роду деятельности был дан в Англии, США, и только спустя несколько лет заветные лампочки появились в России и других странах. Первые электрики моментально приобрели популярность. Тогда о принципах работы установок было известно очень мало, да и как пользоваться электричеством, никто не знал. Поэтому, устанавливая оборудование в дома аристократов, электрики выполняли и роль профессиональных консультантов [4]. Сегодня круг обязанностей этих специалистов расширился, а задачи, требующие выполнения, усложнились [1].

Можно сказать с уверенностью, что профессия электрика не утратила своей популярности за прошедшее столетие. Недаром в обществе сегодня бытует поговорка: «Если электрик спит, значит, все хорошо». От мастеров своего дела зависит безопасность.

Сегодня о человеке, «который изобрёл XX век», вспоминают не часто. Но плоды трудов Никола Тесла живут и по сей день, давая нам возможность наслаждаться всеми благами прогресса. Как известно, любое творение рук человеческих нуждается в тщательном

уходе и обслуживании. Недостаточно просто поставить среди степей электростанцию и обеспечить её необходимым оборудованием. Нужно привлечь к работе специалистов-электромонтеров, осуществляющих текущий контроль дорогостоящей техники. От качественного выполнения поставленных перед ними задач зависит бесперебойная работа любого предприятия.

Электрик постоянно связан с риском. Поэтому нужно быть необычайно внимательным. Также необходимо регулярно сдавать экзамены по технике безопасности в Ростехнадзоре. Такая проверка проходит каждый год. Вопрос серьезный, ведь речь идет о жизни людей. Электрик должен много уметь в своей сфере. Заменить лампочку – это самое несложное дело в этой профессии. Но и не самое простое. Представьте, что лампу необходимо менять на столбе уличного освещения. И попасть на него необходимо с помощью когтей. Это такие приспособления, которые используются для влезания на столб. Также требуется монтажный пояс, который пугает исполнителя. Вот и вопрос: самое ли это простое дело, замена лампы? Поэтому электрик должен быть физически сильным человеком. Зачастую приходится выполнять работы, которые требуют значительных физических усилий. Электрик должен уметь еще очень многое. Выполнять монтаж электрооборудования. Находить неисправности в нём. Следить за его исправной эксплуатацией и проводить техническое обслуживание. Причём оборудование может быть очень разным. Начиная от осветительных приборов и заканчивая турбинами на электростанциях. Спектр очень разнообразный. А между этим и электродвигатели, и трансформаторы, и производственные станки, и подстанции.

Перечень требований, выдвигаемых к будущему электромонтеру, внушителен. Так как молодому специалисту предстоит трудиться в опасных условиях, то, прежде всего, внимание обращают на его физическое состояние. Выносливость, отличное зрение и чувство равновесия — вот неперемennые условия успешной работы электромонтера. Помимо этого, он должен быть готов принимать быстрые, обдуманные решения в случае возникновения внештатной ситуации [5].

С каждым годом электромонтеры становятся все более востребованными в современном обществе. Именно поэтому и отношение к ним меняется год от года: растут зарплаты, обеспечиваются дополнительные возможности для отдыха специалистов. Но профессия эта по-прежнему остаётся опасной и стрессовой, особенно для молодых электромонтеров, только закончивших колледжи и институты.

Я студент «Жезказганского колледжа бизнеса и транспорта», и моя будущая профессия электромеханик, но, как я понял, закончив успешно колледж, я начну с профессии электрика, о которой я и хочу вам рассказать.

Мне было не трудно сделать выбор в отношении будущей профессии. Мой дядя инженер-энергетик. Поэтому выбор очевиден. Моя будущая профессия – электромеханик. Можно сказать, семейная династия. Получить эту профессию можно в нашем колледже.

В процессе обучения я приобретаю навыки: точность выполнения работы, внимательность, выдержку, терпение, уравновешенность, физическую закалку, хорошую реакцию и конечно оптимизм. Кроме того нужно обладать техническим складом ума, отличным зрением и хорошо развитой мелкой моторикой. Знания электроники и все навыки, полученные мною во время обучения в техникуме полезны, особенно в нашем мире развитых технологий и все более частом применении электрических приборов и вычислительных машин [6].

В руках электриков находятся тысячи жизней, на их плечи возложена неимоверная ответственность. Есть даже такая поговорка: «Если электрик спит, значит, все хорошо». И когда я думал о том, кем хочу быть, я стал выяснять подробности о профессии электрика. Многие талантливые электрики высоко ценятся в обществе, получают хорошую зарплату и пользуются уважением. Хотя, конечно, это очень опасная профессия. Причем дело не только в высоком напряжении. Иногда при ремонте линий электропередач приходится работать в тяжелых условиях – на большой высоте, под снегом, градом, проливным дождем.

Особенность работы электрика зависит от выполняемых им заданий. Это может быть монтаж, обслуживание, ремонт или разборка электрических приборов. Профессия электрика подразделяется на 6 разрядов. Каждый разряд имеет свой уровень квалификации. Также существует 5 групп допуска по электробезопасности. Для повышения группы допуска требуется ежегодно сдавать экзамены по технике безопасности, и не только [1].

Я хочу работать по монтажу электрооборудования. Очень увлекательное дело. Пробовал вместе с братом выполнять такую работу. Помогал ему. Мне очень понравилось. Поэтому я сейчас не сомневаюсь, что выбор профессии электрика – это мой выбор.

Приятно, на самом деле! Разбираться с проводами – это просто необходимость во многих сферах нашей жизни. И дома, и на производстве. А больше всего мне понравилось то, когда про эту профессию говорят: «Пока где-то горит хоть одна лампочка – мы без работы не останемся!». Многие ориентируются на высшее образование и хотят поступить в вуз. Но не может же целое поколение быть только руководителями, инженерами, чиновниками и какими-то гуманитариями с высшим образованием! Нужны же и специалисты рабочих специальностей! Вот я и хочу быть таким специалистом высокого класса. И не просто тем, кто разбирается в электричестве, а настоящим знатоком своего дела. Думаю, что такая профессия и такой мой выбор принесёт пользу многим. Значимость электричества для современного человека переоценить сложно. Щелчок выключателя стал таким привычным и неотъемлемым звуком, что представить себе жизнь без этого «волшебного света» просто невозможно. На сегодняшний день электромонтёры незаменимы на различных предприятиях народного хозяйства. Востребовано их мастерство и в быту.

Чем же привлекла меня будущая профессия?

На мой выбор повлияло несколько факторов:

- 1) интерес к устройству электроприборов;
- 2) успехи в изучении математики, физики и других, связанных с этой профессией предметов.

Современное промышленное производство в техническом плане развивается, основываясь на принципах повсеместной механизации и автоматизации. В связи с возрастающей популярностью использования автоматических линий, станков, имеющих программное управление, робототехники и прочих средств автоматизации.

Несмотря на то, что сегодня профессия «Электромеханик» довольно распространена, она до сих пор является востребованной и популярной как в крупных мегаполисах с многомиллионным населением, так и в регионах страны. В агентствах по трудоустройству кадров, а также газетах и интернет-сайтах, которые занимаются поиском и предоставлением работы, всегда можно найти вакансию электромеханика. Как и в любой другой профессии, наиболее важным критерием для трудоустройства является квалификация и опыт работника. Поэтому электромеханики постоянно совершенствуют свои знания и умения.

«Будьте преданны своему делу до конца. Не обязательно достигать какого-то звездного успеха, но быть честным перед самим собой в выбранной профессии — обязательно».

Профессия электрика важна и незаменима в современном мире, потому что от них зависит безопасность и эффективность работы всех производств, частных компаний, офисов и жилых домов.

Профессия электрика – самая светлая профессия! Дарить людям свет!

Список литературы

1. Черничкин М.Ю. Большая энциклопедия электрика. Справочна литература 2011 год. – Текст : непосредственный.
2. Жабцев В.М. Главная книга электрика. Справочное руководство. 2014 год. – Текст : непосредственный.
3. Круглянский М.С., Барце Г. Справочник молодого электромонтажника. — Москва : Высшая школа, 1974. – Текст : непосредственный.

4. Пястолов А. А., Мешков А. А., Вахрамеев А. Е., — Монтаж, эксплуатация и ремонт электро оборудования : Москва, Колос, 1981г, 336 с. – Текст : непосредственный.
5. Работа в постоянном напряжении. – URL : <https://ikomek.kz/magazine/article/rabota-v-postoyannom-napryazhenii/37>. - Текст : электронный.
6. Названы 100 самых востребованных профессий в Казахстане . – URL : https://forbes.kz/news/2019/06/01/newsid_200576. - Текст : электронный.

МОЙ ВЫБОР - ЭНЕРГЕТИКА

Гаврилова А.А.

Научный руководитель: Гаврилова О.И.

Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения» в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия

Заканчивая школу, передо мной встал сложный выбор моей дальнейшей жизни, связать себя со своим любимым занятием танцами и заниматься творчеством или пойти по профессиональному пути моей семьи.

Железная дорога присутствует в моей семье не одно поколение.

По папиной линии, мой дед Гаврилов Василий Андреевич более 30 лет трудился в СМП-320 структурном подразделении ГЖД по профессии электромонтер.



Побывал в многочисленных командировках на объектах, возводимых железной дорогой (вокзал города Владимир, ДК Железнодорожник, железнодорожная поликлиника пос. Сортировочный и т.д.). Активно участвовал в строительстве жилых кварталов для семей железнодорожников. За трудовые заслуги и многолетний труд был награжден почетными грамотами, занесен на доску почета, а также медалями Победителя Социалистических соревнований, орденом Знака Почета и медалью Ветеран труда.

По маминой линии, мой дед Прихунов Иван Михайлович 23 года работал составителем поездов в организации СтройГАЗ.

Воспоминания о трудностях работы были не редкостью в его разговорах. Одним из главных праздников семьи был день железнодорожника.



Мой папа Гаврилов Андрей Васильевич обучался в Горьковском железнодорожном техникуме в 1984-1988 гг. по специальности «Электроснабжение», проходил практику на Муромском отделении ГЖД станции Вековка электромонтером контактной сети. В настоящее время работает электромонтером по ремонту оборудования на ПАО ГАЗ.

Моя мама, Гаврилова Ольга Ивановна, училась в Нижегородском техникуме железнодорожного транспорта и получив высшее железнодорожное образование вот уже 23 года вносит огромный вклад в подготовку квалифицированных кадров для ОАО «РЖД».

Моя старшая сестра получила железнодорожное образование по специальности «Организация перевозок и управления на транспорте (по видам)», в настоящее время работает на станции Нижний Новгород-Московский приемосдатчиком груза и багажа. Студенческая жизнь, общение с одноклассниками, курсовые и конспекты моей старшей сестры - было совсем недавно.

Мои дядя и тетя, имея железнодорожное образование, трудятся в Нижегородском метрополитене.

Не одно поколение нашей семьи стальными нитями связали с железной магистралью. Разные направления были выбраны, но всех объединяет железная дорога. Железнодорожная составляющая моей семьи победила мою творческую направленность, а энергичность характера подсказала дальнейшее направление. И вот я студентка 1 курса филиала СамГУПС в городе Нижнем Новгороде по специальности «Электроснабжение (по отраслям)».

А что же мне предстоит, чем буду заниматься, и кем могут работать девушки в выбранной отрасли? Попробую разобраться.

Порой мы даже не задумываемся, какую огромную роль в нашей жизни играет энергетика. Велико её использование в промышленности, сельском хозяйстве, технологических процессах, средствах связи, да и в повседневной жизни. В современном мире остро встала проблема энергетики. Освещение, работа крупнейших предприятий, техника – всё это требует усердного труда специалистов-энергетиков. Эта специальность широко востребована на рынках труда, без неё не обходится ни одна отрасль производства.

Возникновение профессии напрямую связано с электричеством. Первые энергетики появились в 19 веке. Именно в 80-х годах данного столетия была создана электростанция. Она стала плодом творения Томаса Эдисона. Станция представляла спектр сложных и опасных установок, нуждающихся в квалифицированном обслуживании. Именно для выполнения таких работ и появились энергетики. Для получения данной специальности будущие сотрудники проходили сложную подготовку. На территории Российской Федерации история развития профессии началась с создания аналогичных крупных объектов (Станция Гафтио в Санкт-Петербурге). С тех пор электричество занимает одно из главных мест в средствах обеспечения нормальной жизнедеятельности человека. Оно дарит нам свет и тепло, сохраняет жизнь и расширяет возможности. Энергетики – это специалисты высокого уровня знаний, навыков и ответственности.

Надежное электроснабжение играет большую роль и на железнодорожном транспорте. Профессия энергетика на железнодорожном транспорте по праву считается одной из самых опасных, ведь данные специалисты ежедневно сталкиваются с риском поражения разрядом электричества, который может иметь фатальные последствия.



В энергохозяйстве железных дорог трудятся не только мужчины, но и женщины. Одной из женских профессий железнодорожного транспорта является профессия «Энергодиспетчер».



Если где-то на участке отключилось освещение или внезапно остановился поезд, для этого специалиста сразу же появляется работа. Я думаю, что энергодиспетчер как главный врач скорой помощи для железнодорожного электроподвижного состава. Любые работы в районе электросетей, будь то чистка снега с подстанций или вырубка кустарника, согласуются с энергодиспетчером. Первое, что делает энергодиспетчер – удалённо отключает электричество на аварийном участке. Всё, как на ладони – рабочее место напоминает стол продвинутого геймера, столько вокруг мониторов с информацией. Как руководитель, именно энергодиспетчер выбирает бригаду для выполнения профессиональной задачи. Самый приятный момент – вновь подать напряжение на участок, где были завершены все работы.

Данная профессия подходит людям с техническим складом ума и умением вести сложные математические расчеты, ведь одна ошибка может привести к катастрофе.

Хорошее внимание и умение концентрироваться исключительно на выполняемом процессе крайне важны. Одна неточность, и последствия могут иметь огромные масштабы.

Профессия «Энергодиспетчер» требует высокого уровня ответственности. Это люди, которые умеют принимать сложные решения и брать на себя их последствия. Данная профессия довольно востребована в настоящее время и сама по себе уже является престижной.

Карьерные возможности многообещающие. Простой выпускник техникума может стать руководителем предприятия, если докажет свое мастерство усердным трудом и новаторской деятельностью.

Моя мечта – стать энергодиспетчером! Нужно понимать, что эта профессия не только интересна и увлекательна, но еще и достаточно сложна. Требуется немало ответственности и

точного знания своего дела, умения работать с техническим оборудованием и людьми, идти в ногу с научным прогрессом и постоянно пополнять свои знания.

За яркое и энергичное будущее нашей страны и железнодорожного транспорта!

Список литературы

1. <http://www.kto-kem.ru/professiya/energetik/>
2. Газета «Энергетика и промышленность России» <https://www.eprussia.ru/epr/359-360/9866655.htm>
3. <http://rzdvtv.ru/2019/01/21/professiya-energodispatcher/>
4. https://www.gudok.ru/forum_pro_dvizhenie/?ID=1437122

НАША БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ ЭЛЕКТРОМОНТЕР

Миронов А.А., Голованов Г.А.

Научный руководитель: Рябков В.С.

Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения» в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия

Мы хотим рассказать вам о нашей профессии, о нашем начале истории. В детстве мы были любопытными детьми, мы всегда интересовались электричеством. Всегда было множество вопросов к родителям на эту тему. В нашей семье с током связаны все мужчины. Дедушка и папа тоже живут электричеством. Вот и мы решили пойти по их стопам. К концу девятого класса, мы стали задумываться, кем же мы хотим стать? Разбирали множество профессий. Мы долго копались в просторах интернета и рассматривали очень много специальностей и решили остановиться на «Электроснабжении». В наше время данная профессия очень востребована. Ведь ток – он везде, в любой отрасли, в любом деле без электричества никуда. Не один день нашей жизни ещё не проходил без связи с током. Никакой холодильник, компьютер, телевизор не будет работать без него.

Ещё более интересно обслуживать железную дорогу и наблюдать, как протекает ток по контактной сети. Мы хотим посветить себя железной дороге, прочувствовать всю эту суету на себе, производить техническое обслуживание, капитальный ремонт, будь это контактная сеть или воздушная линия, а возможно, и тяговая подстанция. В наших планах – найти достойную работу, стать хорошими и грамотными электромонтёрами.

В нашей профессии нужно относиться серьёзно к своей безопасности, а также безопасности других сотрудников и потребителей услуг железнодорожного транспорта. Вся опасность заключается в том, что работа непосредственно ведётся с электричеством. Электричество, которое протекает по проводам, во много раз больше бытового электричества, которое находится в квартирах. Для обеспечения безопасности работников, конечно же, есть средства защиты, и они абсолютно все нужны. Из самых основных можем назвать такие как: изолирующие перчатки, боты, клещи и коврики. Но мало знать только все средства защиты, нужно и знать, пригодны ли они к работе и для этого как раз придуманы сроки годности некоторых из перечисленных выше средств защиты. Также есть правила, в которых описано, по каким признакам можно понять, что данным средством защиты пользоваться нельзя. Перед началом безопасной работы также есть инструктажи, есть группы безопасности, которые ограничивают допуск к высоким токам, а также разного значения знаки и сигналы. К должностным обязанностям электромонтера по обслуживанию и ремонту электрооборудования относят: обеспечивает исправное состояние, безаварийную и надежную работу обслуживаемых устройств и оборудования, правильную их эксплуатацию, своевременный качественный ремонт, в частности: разборку, капитальный ремонт, сборку, установку и центровку высоковольтных электрических машин и электроаппаратов различных типов и систем напряжением свыше 15 кВ; наладку, ремонт и регулирование ответственных, особо сложных, экспериментальных схем технологического

оборудования и выполнение работ по ремонту, монтажу и демонтажу кабельных линий в специальных трубопроводах, заполненных маслом или газом под давлением; сложные эпоксидные концевые разделки в высоковольтных кабельных сетях, а также монтаж соединительных муфт между медными и алюминиевыми кабелями; комплексные испытания электродвигателей электроаппаратов и трансформаторов различных мощностей после капитального ремонта; подготовку отремонтированного электрооборудования к сдаче в эксплуатацию; изучает условия работы устройств, выявляет причины преждевременного износа, принимает меры по их предупреждению и устранению; инструктирует работников, пользующихся этими устройствами, о правилах их эксплуатации и мерах по предупреждению производственных травм; принимает участие в ликвидации неисправностей в работе устройств, их ремонте, монтаже и регулировке, электротехнических измерениях и испытаниях; выполняет работы по ремонту, сборке и регулированию особо сложных, ответственных и экспериментальных электрических машин, электроаппаратов и электроприборов; осуществляет комплексные испытания электродвигателей, электроаппаратов и трансформаторов различных мощностей после капитального ремонта; подготавливает отремонтированное электрооборудование к сдаче в эксплуатацию. Это то, что предстоит выполнять и нам после получения диплома.

Уровни квалификации специалиста

Уровни квалификации специалистов установлены для всех профстандартов сразу приказом Минтруда РФ от 12.04.2013 № 148н и применяются для описания трудовых функций, требований к образованию и обучению сотрудников.

В рассматриваемом профстандарте для электромонтера упоминается 2 уровня квалификации: 3 и 4. Для достижения 3 уровня требуется прохождение основных программ профобучения по профессиям рабочих или должностям служащих либо обучение по программам переподготовки и повышения квалификации рабочих/служащих длительностью до года; для 4 уровня — среднее профессиональное образование либо обучение по основным программам профподготовки рабочих и служащих, программам переподготовки и повышения квалификации рабочих и служащих.

Электроэнергию вырабатывают на электростанциях, таких как ТЭС (теплоэлектростанция), ГЭС (гидроэлектростанция) и АЭС (атомные станции). Постепенно электроэнергия завоевывает и космос. Мощные батареи стоят на космических кораблях, а на планете возводятся солнечные батареи и устанавливаются ветряки, которые получают энергию от природы. Электричество в современном мире используют повсюду: в медицине, строительстве, промышленности и повседневной жизни. Поэтому электричество играет важную роль в жизни человека. **ВНИМАНИЕ!** Электричество опасно для жизни. С электроприборами и розетками следует обращаться очень осторожно. Не лазайте по мачтам линии электропередачи, а еще лучше – не подходите к ним вообще!

Ради чего же стоит идти учиться на электромонтёра? Хотя бы ради того, что все явления, связанные с электричеством, они сами по себе очень интересные, преобразование переменного тока в постоянный, возникновение электромагнитного поля, движение поездов. Также интересны и схемы расчёта электрических цепей, и составление электрических цепей. Изучение и принцип работы электротехнических устройств также является причиной, по которой можно идти учиться на электромонтёра, мы считаем это самым интересным. Ведь с помощью этих устройств мы можем пользоваться железной дорогой. С каждым годом технология устройств усовершенствуется и становится ещё интереснее, и кто знает, может как раз вы и станете тем, кто изобретет что-то новое благодаря знаниям, полученным при изучении этих устройств.

Возможно, кто-то идёт работать на железную дорогу ради заработка. А мы хотим вложить себя в это дело с пользой. Ведь умения, которые ты получаешь на работе, ты можешь применить в домашнем быту. Мы считаем, что это очень полезная специальность и опыт, который мы приобретаем – в любом случае пригодятся нам в жизни.

Список литературы

1. <https://working-papers.ru/dolzhnostnaja-instruktsija-elektromontera>
2. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70266852/>
3. Приказ Минтруда РФ от 12.04.2013 № 148н

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Неонилин Д.Е. Веселов Н.В.

Научный руководитель: Рябков В.С.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижний Новгород, г. Нижний Новгород, Россия*

После окончания 9 класса перед нами встал вопрос о выборе дальнейшего пути, не сомневаясь, мы решили связать свою жизнь с отраслью электроснабжения, так как мы с детства увлекались устройством и принципом работы электрических приборов и схемами электросетей. Нам нравились такие предметы как физика, математика.

Качество производимой электроэнергии - один из важных показателей, характеризующий уровень развития хозяйства страны. В день в нашей стране тратится большое количество электроэнергии и люди, ответственные за четкую передачу, должны обеспечивать ее бесперебойное снабжение и работу всех станций и пунктов, по выработке и распределению электричества. В России ежегодно производится более 1 трлн. кВт.ч электроэнергии, по производству которой наша страна занимает четвертое место в мире, что составляет 5% мирового производства.

Таким образом, электроэнергетика - это перспективная, развивающаяся отрасль, требующая новые квалифицированные кадры, владеющие знаниями и умениями на разных уровнях и в различных отраслях энергоснабжения. Поэтому профессия электрика востребована и будет востребована всегда. Проанализировав все сведения, которые накопились у нас к концу 9 класса, мы решили поступать в железнодорожный техникум на специальность «Электроснабжения (по отраслям)». После поступления для нас открылся новый мир электроэнергетики.

Особенность работы электрика зависит от выполняемых им заданий. Это может быть монтаж, обслуживание, ремонт или разборка электрических приборов. Профессия электрика подразделяется на 6 разрядов. Каждый разряд имеет свой уровень квалификации. Также существует 5 групп допуска по электробезопасности. Для повышения группы допуска требуется ежегодно сдавать экзамены по технике безопасности, занимающей особое место при овладении данной профессией. До поступления в техникум, мы не задумывались о том, насколько трудоемка и ответственна работа электрика (электромонтера). Развитие промышленности в перспективе приведет к еще большему спросу на специалистов в сфере энергоснабжения. В наше время электроэнергия является основой функционирования всех производственных отраслей, вся наша жизнь немыслима без электричества: в современных реалиях без электроэнергии невозможно функционирование механизмов на разных производственных участках, в домах, в организациях культуры, торговли, в повседневной жизни: нынешние гаджеты не могут обойтись без электричества. Без него же невозможна работа железной дороги, если его не будет - поезда встанут. Еще один из главных объектов, который необходим в жизни людей, это метро, так как оно используется для быстрого и экономичного передвижения по городу. Чтобы электричество приносило пользу, нужно соблюдать правила электробезопасности и охраны труда. Выполнять все необходимые условия и требования во время работы с электричеством. Нельзя игнорировать технику безопасности во время работы, так как электричество не прощает ошибок, и ошибка порой может стоить жизни.

Чтобы усвоить правила и нормы, все электромонтеры проходят обучение, сдают экзамены по всем пунктам правил электробезопасности, причем электрики сдают этот

экзамен всю свою жизнь один раз в год, что подчеркивает опасность работы и необходимость отличных знаний в сфере деятельности. Зачастую электрикам приходится выполнять работу, которая требует значительных физических усилий. Каждый электромонтер должен многое: выполнять монтаж электрооборудования, находить в нем неисправности, следить за исправной эксплуатацией этого оборудования, производить техническое обслуживание, капитальный ремонт. Причем оборудование может быть очень разным, начиная от осветительных приборов и заканчивая турбинами на электростанциях.

Профессия, которой мы обучаемся, помимо своей пользы имеет несколько очень значимых плюсов для нас:

- после окончания мы сможем работать, как на железной дороге обслуживать контактную сеть, воздушную линию, тяговые подстанции т.д. или пойти на любое предприятия электриком;

- учиться на электромонтера очень интересно.

Мы из тех людей, которые любят получать интересующие их знания, а именно: как устроены электроприборы, принцип их работы; как протекает ток от момента его возникновения до потребителя.

В связи с тем, что электроснабжение - это профессия, предполагающая подготовку специалистов по отдельным отраслям, каждый сможет найти именно свою нишу, получить именно ту специальность, которая будет наиболее интересна для него. Существует мнение, что эта профессия востребована больше в промышленности, но мы с этим не согласны. Есть направления, которые привлекут каждого: если вам интересно обслуживание электроприборов, то вы сможете получить профессию по данному направлению, если вашим увлечением является электроснабжение железной дороги или высоковольтных воздушных линий, то вы сможете изучить организацию электроснабжения данных объектов. Стоит сказать также о том, что специалисты необходимы и для работы на электростанциях, и эта работа требует еще большей ответственности и профессионализма. Мы понимали, что это профессия не из самых легких. Она достаточно ответственная и довольно опасная для жизни. Электромонтер должен обладать такими качествами как внимательность, аккуратность, техническим мышлением, профессиональным знанием и умением принимать быстрые и четкие решения. Тем, кто сомневается в выборе специальности, с которой планирует связать свою жизнь, мы хотим посоветовать смело идти осваивать профессию электрика (электромонтера). Кроме того, что для всех, кому интересна электротехника и электричество в целом, данное образование даст возможность быть уверенным в своем будущем, как специалиста, который всегда найдет свое место в отрасли, будет востребован на рынке труда.

Обучаясь на третьем курсе специальности «Электроснабжение (по отраслям)», мы поняли, что не ошиблись с выбором профессии. С каждым днем нам становится все интереснее и интереснее продолжать изучение данной профессии. Мы уверены, что сможем подняться по карьерной лестнице и стать достойными работниками в своей сфере. Будем приносить много пользы людям, относиться к данной работе с полной ответственностью, чтобы не происходили несчастные случаи, и чтобы электричество бесперебойно доставлялось в каждый дом и на каждое предприятие.

ПРОФЕССИЯ ЭЛЕКТРОМОНТЁР

Дёмин А.П., Санников И.И.

Научный руководитель: Рябков В.С.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижний Новгород, г. Нижний Новгород, Россия*

Как и все профессии в хозяйстве электроснабжения, электромонтер контактной сети – профессия довольно опасная. Даже когда коммуникации внешне кажутся исправными, все равно присутствует немалый риск для жизни специалиста. На такой работе необходимо

всегда проявлять бдительность, иметь знания, чтобы избежать удара током. Далеко не все зависит от человека, случайные ошибки могут совершить другие люди и этого нельзя исключить. Вследствие этого специалист должен быть готов к оказанию помощи другим сотрудникам, устранять последствия электрических ЧП.

Прогресс в совершенствовании электрооборудования не стоит на месте, поэтому раз в несколько лет необходимо перепрофилировать специалистов. Любые перебои в энергоснабжении приносят немалые убытки, исходя из этого, электромонтеры являются ценными специалистами.

Обязанности и ответственность.

Электромонтер контактной сети, имеющий 2-й разряд, может производить обслуживание и ремонт контактной сети постоянного и переменного тока (за ним обязательно будут следить более опытные специалисты, разряд которых выше); демонтировать контактную сеть, разобрать арматуру, убрannую на линии; монтировать и убирать контактную сеть на железной дороге; оказывать помощь в установке и демонтаже подстанций; чинить инструменты и подсобные приспособления; исправлять переносные заземления.

Монтеры 3-го разряда могут работать как с самостоятельными опорами, так и с опорами контактной сети. Под напряжением работа проводится нечасто, при этом используются изолирующие штанги. Специалисты, имеющие 3-й разряд осматривают и ремонтируют электротяговую рельсовую цепь; монтируют воздушные линии; создают инфраструктуру питания на железной дороге; работают с сетью на разводных мостах; ограждают места выполняемых работ специальными сигналами.

4-й разряд позволяет самостоятельно монтировать и демонтировать аппараты контактной сети с использованием чертежей и эскизов. Специалисты такого уровня готовы уже составлять техническую документацию по произведенным работам, при необходимости — с использованием автоматизированных рабочих мест. Также они заботятся о техническом содержании трансформаторных подстанций.

Электромонтеры контактной сети 5-го разряда должны быть готовы выполнять сложные работы. Включены сюда и те, что подразумевают использование ремонтных поездов, участие сводных бригад. Такие специалисты могут руководить содержанием и ремонтом контактной сети постоянных и переменных токов; участвовать в обходах с выполнением верховой диагностики; координировать работу на контактных сетях в самых опасных местах; регулировать разводные приспособления на мостах.

Электромонтеры контактной сети 6-го разряда имеют право обходить сеть и делать выводы о состоянии контактной подвески. Обходы должны проводиться также во внеочередном режиме – при возникновении сложных ситуаций. Такие специалисты могут уже руководить бригадами, занятыми верховой диагностикой. Они разбивают опоры на новых участках. Также специалист 6 разряда может руководить работами на контактных сетях по всей дистанции электропитания.

Профессионалы 7-го разряда могут испытывать все устройства, используя переносную и стационарную аппаратуры для диагностики. Они имеют право выполнять диагностические осмотры с автотрисы. Еще одной обязанностью является организация технического обслуживания и ремонта на скоростных участках железных дорог.

Электромонтер 8-го разряда может уже настраивать микропроцессорные системы диагностики. Он будет расшифровывать полученные данные, используя ПК, и даже производить работы в опасных местах на участках с высокими скоростями движения.

Инструкция по безопасности одинакова для любого электромонтера контактной сети независимо от разряда. Она указывает, что к работе могут приступать только люди с присвоенной в установленном порядке группой электробезопасности. Перед тем, как устроиться на работу, кандидаты должны пройти медосмотр. Обязателен вводный инструктаж по охране труда, пожарной безопасности и первой помощи, инструктаж по безопасным методам и способам исполнения работ. В процессе работы электромонтеры

также ежегодно проходят медосмотры; минимум раз в 3 месяца проходят повторные инструктажи по безопасности труда; раз в год осваивают новые безопасные методы и приемы работ; раз в год проходят проверку по программе, утверждаемой администрацией компании; раз в год обновляют знания межотраслевых норм охраны труда при работе на электроустановках; по мере надобности проходят внеплановые целевые инструктажи.

Знания и навыки.

Важными моментами являются: аккуратность; высокий уровень дисциплины; идеальное внимание; быстрая реакция; знание строительных и проектных норм; расчет нагрузки; знание правил ремонта, чтение и подготовка схем; умение монтировать, налаживать и эксплуатировать оборудование, сети; умение контролировать работу оборудования.

Список литературы

1. <https://vplate.ru/elektromonter/kontaktnoj-seti/>
2. <https://postupi.online/professiya/specialist-po-elektrosnabzheniyu/>

ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ В ЖИЗНИ ЧЕЛОВЕКА

Макаров Н.А., Червяков А.М.

Научный руководитель: Рябков В.С.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижний Новгород, г. Нижний Новгород, Россия*

Мы все привыкли использовать электроэнергию и никогда не задумываемся, откуда она берется. Утром мы включаем свет, ночью выключаем свет, днем мы используем разное электрическое оборудование компьютер, телевизор и т.п. До работы добираемся на трамваях, троллейбусах, электропоездах и метро.

Ни одна стройка не обойдется без электрооборудования. Для того чтобы что-нибудь построить или сломать, вы не сможете обойтись без электроприборов и электрического оборудования. Например, такого как дрель, болгарка, перфоратор, бетономешалка многие другие. При постройке дома, работникам нужно что-то есть, в этом тоже электричество поможет, так как существуют электрические плиты, а если работа происходит зимой, то работникам нужно как-то согреться, с этим помогает электрообогреватель. Электричество может заменить газопровод, при помощи электродвигателей. Их недостатком является то, что при отсутствии электроэнергии ваши приборы не будут работать и производить тепло. Но даже в такой ситуации существует источник питания, такие как генераторы, которые смогут снабдить вас электроэнергией.

Однажды мы с дедом смотрели по телевизору интересный фильм, как назло отключили свет. Мы очень огорчились, что не удалось досмотреть. Дедушка обнял нас, прижал к себе и начал рассказывать о своём детстве. Это были военные и послевоенные годы. Он был ещё мальчишкой. Жили они в деревушке. Жители этой деревни и понятия не имели, что такое электричество. Их квартиры освещались свечками, керосиновыми лампами. Ночью на улицах было темно, потому что уличных фонарей не было. Стирала вручную, гладили бельё, нагревая утюг на плите. Не знали о телевизоре, приёмнике, компьютере. Вечерами, когда дети ложились спать, взрослые читали разные сказки, истории из своей жизни. После войны началось строительство ГЭС, ТЭС. В скором времени в их город провели электроэнергию. Жители были очень рады этому, когда загорелись электрические лампочки! Но не у всех была возможность их установки, так как не было на это сбережений.

Слушая дедушку, мы поняли цену электричества и почему постоянно звучит призыв «Экономьте электроэнергию!». Ведь только с появлением электроэнергии улучшился быт людей, начала работать промышленность нашей страны. Теперь мы точно знаем, что благодаря электричеству работают заводы и фабрики, движется транспорт. В жизни мы уже

не представляем себя без электроэнергии: смотрим телевизор, работаем за компьютером, гладим, пылесосим, готовим, стираем. Электроэнергия – это то, без чего мы не можем существовать.

Одной из основных задач электроснабжения является обеспечение электроэнергией железных дорог. Железные дороги – самый крупный потребитель электричества, 7% от всей электроэнергии потребляет ОАО «РЖД», из которых 80% идёт на тягу поездов, от электромонтажников зависит работоспособность и надёжность железных дорог.

С помощью электрификации поездов, наша страна смогла продвинуться экономически, уменьшилось потребление угля и дизельного топлива. Железнодорожный транспорт на электротяге является более экологичным, экономичным и производительным.

Россия занимает первое место в мире по протяженности железнодорожных электролиний, по которым осуществляется 85% объема всех перевозок, в результате чего повышается степень их загруженности. На протяжении многолетнего опыта повышение эффективности перевозок на электротяге по программе развития ОАО «РЖД» осуществился перевод на электрическую тягу почти на 2 тыс. км железнодорожных путей.

В нашей стране электрификация стала ярким примером проведения технологической политики, достижения научно-технического процесса. При использовании электротяги и развитии не тяговой энергетики произошло проникновение электричества во все структуры производства и быта, что привело к научно-технической революции на железнодорожном транспорте.

Важнейшим условием эффективной работы ОАО «РЖД», является повышение скоростей движения пассажирских поездов, а также грузовых поездов весом от 6 до 9 т. ОАО «РЖД» составляет основу инфраструктуры, наблюдается большой прирост протяжённости электролиний со сроком службы до 40 лет и более. В результате чего возможно увеличение амортизации контактных сетей, тяговых подстанций, высоковольтных линий, питающих устройств СЦБ и связи.

Список литературы

1. https://bse.slovaronline.com/52324-ELEKTRIFIKATSIYA_Z..
2. Справочник по электроснабжению железных дорог. Том 1 и 2. / Под ред. К. Г. Марквардта. — Москва : Транспорт, 1981. – Текст : непосредственный.

СПЕЦИАЛИСТ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Шумин А.С., Анисимов А.Д.

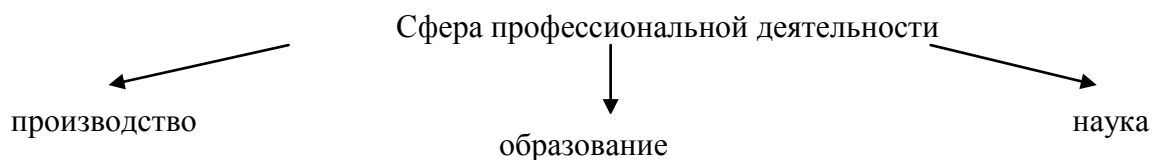
Научный руководитель: Рябков В.С.

*Филиал ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»
в г. Нижнем Новгороде, г. Нижний Новгород, Россия*

Профессиональная подготовка по специальности «Электроснабжение» предполагает получение определенных профессиональных компетенций, включающих в неё определенные знания и умения в данной сфере систем электроснабжения в целом, а также монтажу, наладке, испытанию, ремонту и техническому обслуживанию объектов электроэнергетики; управлению технологическими процессами, подразделениями электроэнергетического профиля; разработке и освоению нового электрооборудования и новых технологических процессов; внедрению энергосберегающих технологий и оборудования.

Специальность «Электроснабжение» даёт возможность получения квалификации «Инженер-энергетик».

Объектами профессиональной деятельности специалиста являются системы электроснабжения различных объектов.



В современном мире энергетика является основной сферой государства. За энергосбережением будущее нашей страны. Благодаря этому во многих учебных заведениях открылась специальность «Электроснабжение».

После окончания данной специальности молодой специалист выполняет работы на электрических подстанциях и сетях электроснабжения, а именно, организует техническое обслуживание, наладку, эксплуатацию и ремонт.

Объекты профессиональной деятельности выпускника:

- оборудование и устройства электрических подстанций и сетей;
- технологический процесс переработки и распределения электрической энергии;
- устройства для ремонта и наладки оборудования электрических подстанций и сетей;
- техническая документация;
- первичные трудовые коллективы.

Выпускники готовятся к следующим видам деятельности:

- техническое обслуживание оборудования электрических подстанций и сетей;
- организация работ по ремонту оборудования электрических подстанций и сетей;
- обеспечение безопасности работ при эксплуатации и ремонте оборудования электрических подстанций и сетей;
- выполнение работ по одной или нескольким профессиям рабочих, должностям служащих.

Кроме того, выпускник углубленной подготовки готовится к:

- диагностированию состояния оборудования электрических подстанций и сетей электроснабжения;
- управлению персоналом производственного подразделения.

После окончания учебного заведения и прохождения им во время учёбы производственной практики выпускник получает определенный допуск электробезопасности, который обязателен везде, где работа связана с электричеством. Каждая группа подразумевает под собой определенные знания в области электроснабжения и обеспечения собственной охраны труда.

Существуют 5 групп электробезопасности:

1 группа дается рабочим, которые не имеют непосредственного контакта с электрическими схемами и не участвуют в ремонте.

2 группа присваивается начинающим электромонтерам, прошедшим первичное обучение по ТБ. Позволяет ремонтировать системы до 1000 В под присмотром более квалифицированного специалиста.

3 группой владеет только электротехнический персонал. Группа дает право самостоятельно ремонтировать, включать и отключать системы с напряжением до 100 В.

4 группа. Электромонтеры с этим уровнем допуска имеют обслуживать электроустановки с напряжением свыше 1000 В.

5 группа дается специалистам, ответственным за определенные энергоучастки. Эти специалисты также имеют право руководить персоналом во время ремонтных работ и обслуживания систем.

В основные обязанности электромонтера входят:

- обеспечение стабильного функционирования установок (диагностика, поиск и исправление неполадок, профилактика и т.д.);
- анализ условий работы электроустановок для определения и нивелирования факторов преждевременного износа узлов;

- инструктирование лиц, взаимодействующих с электрическими приборами, касательно правил их использования и техники безопасности;
- оформление заявок на покупку запчастей и специальных инструментов;
- участие в установке электрического оборудования;
- изучение и интеграция передовых методик техобслуживания подконтрольной техники.

Особенности работы электромонтёра:

Электромонтеры могут работать с оборудованием разной сложности. Особенности конкретных рабочих задач зависят от места работы. Мастер, обслуживающий городские электросети отвечает за монтаж и ремонт линий электропередач. Электрик, работающий на заводе, обслуживает электросеть, генераторы и станки. На малых предприятиях он работает самостоятельно, на крупных предприятиях электрики работают бригадами посменно.

Профессия электромонтера сопровождается высоким уровнем ответственности и риском для жизни. К примеру, при монтаже электропроводки, мастер не только сам рискует получить удар током, но также опасность будет грозить и всем пользователям оборудования. Помимо самого электричества дополнительный риск для жизни представляет высота. Значительная часть высоковольтных проводов находится на высоте 3-5 м и выше. Это требует дополнительной осторожности и использования вспомогательного оборудования.

Вывод: В наше время в связи с быстрым ростом глобальной электрификации и зависимости от электроэнергии, электромонтёры являются самыми востребованными специалистами в любой стране. Значимость бесперебойного снабжения электроэнергией так велика, что в случае перебоев предприятия и государства несут существенные убытки, так как в случае отключения от подачи электроэнергии практически все виды промышленности, железнодорожный транспорт и многие другие сферы хозяйства будут почти или полностью парализованы и остановлены.

Список литературы

1. <http://spo-edu.ru/profession/load-data>
2. <https://multiurok.ru/files/urok-prof-masterstva-elektromontazh.html>

МОЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ И БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ

Шишкина Л.О.

Научный руководитель Тубольцева Е.А.

Ожерельевский железнодорожный колледж - филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Кашира, г. Кашира, Россия

Электричество шло бок о бок с человеком на протяжении столетий. Как облегчило и улучшило жизнь людей развитие этой отрасли. Трудно сейчас представить нашу жизнь без всех привычных электроприборов в любом доме, мою конкретно — без компьютера. С недоверием и даже благоговением я перечитывала рассказы о том, что когда-то на улицах свет зажигали фонарики. Это сколько же нужно было обойти фонарных столбов, приставить лестницу и зажечь фонари!

Профессия электрика, можно сказать, относительно молодая профессия. Ведь первые электростанции заработали всего несколько десятков лет назад за рубежом, потом электричество пришло в царскую Россию. Появилась потребность в этой специальности. Первые электрики сразу приобрели популярность. Тогда мало кто знал о принципах работы установок, да и как пользоваться электричеством тоже не знали, поэтому первые электрики выступали в роли консультантов. Наша современная жизнь показывает, что общественная значимость, востребованность профессии электрика ничуть не снизилась, а, наоборот, возросла. Изменились и требования к ней. Ведь, если раньше достаточно было знаний

примитивных схем и устройств, то теперь передовые технологии предполагают постоянное совершенствование и обновление технической информации. Задуматься о важности и необходимости профессии электрика мне помог наглядный пример. Я была любопытным ребенком, и однажды, когда никого не было дома, я решила посмотреть, как устроена настольная лампа, стала ковырять в ней отверткой, а лампу не выключила. Вдруг как что-то хлопнуло, щелкнуло, а из лампы пошел дым! Я испугалась и убежала в другую комнату. Хорошо, что с работы пришел папа, отключил испорченную лампу и объяснил, как правильно пользоваться электроприборами и для чего используется электричество. Тогда мне казалось, что от электричества только вред один. Вот бы его не стало в один миг, что бы тогда было? Оказывается, погас бы свет в окнах домов, уличные фонари, остановились трамваи, электрички, заводы, прервались телефонные разговоры. Моя мама не успела бы постирать белье в стиральной машинке, погладить рубашки. Позавтракали бы одними бутербродами, ведь ни электрическая плита, ни микроволновка ничем не могли помочь. На улицах стояли бы без движения все автомобили и другой транспорт. В школе пришлось бы уроки отвечать устно, так как из окон зимой света мало, и писать было темно. «Да, — подумала я, — а без электричества мы все, наверное, погибли бы. Вот вырасту, выучусь, и буду работать энергетиком. Давать людям свет!». И вот моя мечта сбывается.

Что же это за профессия, спросите вы. Начнем все по порядку. Слово «электричество» — греческого происхождения и означает янтарь. И сейчас мы уже не представляем свою жизнь без него. Тем ни менее, всего каких-то 100-200 лет назад только начинались разработки в области электроснабжения.

Изучив несколько источников, я узнала, что первая возможность получения электричества была открыта в 1831 году, когда Майкл Фарадей обнаружил явление электромагнитной индукции. В 1880 году Томас Эдисон изобрел свой генератор Эдисона — источник постоянного тока. Никола Тесла разработал двигатель переменного тока. Ему мы обязаны недорогому и доступному электроснабжению.

Энергетика — это свет в квартирах, гудящие на ветру провода, искорки, слетающие с трамвайных дуг, ночной город в огнях с высоты птичьего полета, огни рекламы на городских улицах. Как много стоит за той обыденностью, с которой мы вечером включаем телевизор, чтобы посмотреть любимую программу. И все это мы — энергетики! Какую гордость за свою профессию я испытываю. Ведь без нас мир погрузится во тьму и хаос. Потому что трудно сейчас представить нашу жизнь без всех привычных электроприборов в любом доме, таких как электроплита, холодильник, пылесос. Да и других вещей также хватает — это и электрочайник, микроволновка, музыкальный центр и, конечно, утюг. А мою жизнь — без компьютера. Как без всего это жили люди раньше?

И я решила покопаться на просторах интернета, почитать книги. С интересом я узнала о том, что первым осветительным прибором, была горящая деревянная палка, которую человек доставал из костра. Первой лампой служила ракушка или камень с углублением, наполненный животным или рыбьим жиром в качестве топлива и с фитилем из тростника или камыша. Так родились масляные лампы. В России для освещения избы использовали лучину — тонкую сухую щепку. Первые свечи были сделаны из растопленного жира животных, разлитых в формы. Сегодня на заводах изготавливают свечи из парафина. Потом появились керосиновые лампы. Позже — электрические лампочки.

Одним из ответов на вопрос кто придумал лампочку, будет — Яблочков Павел Николаевич, российский изобретатель, электротехник. Почему одним из ответов? А все потому, что Яблочков не изобрел первую электрическую лампочку, как таковую, а лишь ее прототип. Заслугам этого изобретателя принадлежит изобретение первой электрической свечи. Срок горения такой свечи был всего час-полтора, и ее использование было неудобно. Сегодня уже все знают, кто изобрел в мире первую электрическую лампочку. Это звание принадлежит российскому ученому, инженеру и изобретателю Лодыгину Александру Николаевичу. Современная лампочка, работающая от электричества, придумана именно им. В то время, когда Лодыгин активно разрабатывал свою лампочку, за его работой тщательно

следил американский ученый Томас Эдисон. Параллельно с Эдисоном изобретением лампы занимался английский ученый Джозеф Сван.

Интереснейшую историю я узнала о том, как появилась в Сибири первая лампочка и, соответственно, электростанция. В начале 20-х годов тяга и стремление к новой жизни подтолкнули крестьян небольшого сибирского села решиться на совершенно новое и неизвестное дело — строительство Горскинской электростанции. Она стала первой сельской электростанцией Сибири. Работы начались весной 1924 года. Руководство стройкой, технические трудности взяли на себя инженеры Томского технологического института. Торжественный пуск состоялся 8 марта 1925 г., в Международный женский день. О селе Горскино заговорила вся Сибирь, ведь именно здесь зажгли «лампочку Ильича». Четверть века трудилась безаварийно на благо людей эта электростанция, а когда в 1951 г. в Горскино и ближайшие села пришел ток больших электростанций, она была остановлена навсегда.

Изучая специальность «Электроснабжение» я поняла, что значимость и востребованность этой профессии ничуть не снизилась, а, наоборот, возросла т.к. с каждым годом потребление электроэнергии только увеличивается, а электрические сети все масштабнее распространяются по планете. Изменились и требования к ней. Ведь если раньше достаточно было знаний примитивных схем и устройств, то теперь передовые технологии предполагают постоянное совершенствование и обновление информации. На уроках электрических и электромеханических дисциплин в техникуме мы изучаем, как правильно эксплуатировать и обслуживать сложное электрическое оборудование, выполнять работу по наладке электроустановок и устройств, проводить своевременный и качественный ремонт электрооборудования, выполнять работу в пределах полученной профессии.

Кроме того, специалисту в сфере энергетики необходимо иметь отличную реакцию. Работа с высоким напряжением часто приводит к непредвиденным ситуациям, в которых спасти может только холодный ум и скорость принятия решений. Для того чтобы непредвиденные ситуации возникали как можно реже, необходимо быть осторожным. Опытный мастер всегда дважды обдумает каждое свое решение, прежде чем воплотит его в жизнь. Это все требует выдержки, терпения, уравновешенности, физической закалки, хорошей реакции и конечно оптимизма, но кроме того нужно обладать техническим складом ума, отличным зрением и хорошо развитой мелкой моторикой. Нужно еще и уметь концентрироваться, иметь логическое мышление и пространственное воображение. Бывают разные сложные ситуации и часто надо уметь принять самостоятельно правильное решение. Это профессия мужественных людей, связана с риском для жизни своей и окружающих.

Можно, конечно, говорить, что, например, монтер контактной сети — это мужская профессия, но статистика показывает, что женщины в отрасли востребованы, и они успешно работают плечом к плечу с сильными и умными мужчинами.

Чтобы стать высококвалифицированным специалистом, необходимо обладать целым рядом качеств: отличными знаниями, внимательностью, осторожностью, аккуратностью, техническим мышлением, отличным зрением.

Для того чтобы идти со временем в ногу, электромонтер постоянно проходят специальные курсы повышения квалификации. Технический прогресс не стоит на месте. Хороший специалист должен владеть актуальной информацией в своей сфере деятельности.

Так как электромонтер работает в условиях повышенной опасности, он должен быть осторожен, внимателен и аккуратен. От этого зависит не только качество работы линий электропередачи, но и жизнь его самого. Электромонтер постоянно имеет дело с высоким напряжением и находится под угрозой поражения электрическим током. Только человек, обладающий знаниями в области техники, сможет быстро обнаружить неисправность, а затем успешно устранить её.

Профессия электромонтера является одной из самых востребованных среди молодёжи. Данная профессия имеет свои плюсы: специалист может совмещать одновременно работу в нескольких местах. Ведь электромонтер имеет свободное время. Его услуги востребованы, когда возникают неполадки. Таким образом, появляется возможность дополнительного

заработка. Рабочее место найти не сложно, так как электромонтер нужен на любом предприятии: государственном либо частном. Хороший электромонтер всегда нарасхват. У него появляется возможность подработать в своё свободное время даже рядом с домом: часто соседи или их знакомые просят помочь с электропроводкой. Особенно выгодно, когда ведётся строительство домов и требуется установление проводки по всему дому.

Пусть профессия электромонтер опасна, но если соблюдать технику безопасности и обладать прочными знаниями в данной сфере, можно неплохо заработать на жизнь. Тем более, необходимость в существовании данной профессии будет до тех пор, пока есть электричество на земле. На рынке труда для электромонтеров всегда есть место. Профессия перспективна, вакансий много. Пока будет существовать электричество – будут нужны специалисты, умеющие работать с ним и налаживать электрификацию.

И сейчас я учусь в Ожерельевском железнодорожном колледже - филиале ПГУПС, по специальности 13.02.07 «Электроснабжение». Мне очень нравится изучать различные схемы, проводить опыты.

Я не буду останавливаться на среднем профессиональном образовании, а буду осваивать и высшее. По моему мнению, профессионал должен изучить все тонкости своей профессии. В любой профессии нужно постоянно быть готовым к испытаниям и неисправностям. Я хочу стать нужным, востребованным и грамотным специалистом.

В дальнейшем я хочу, чтобы моя работа была связана именно с железной дорогой. В наш век технического прогресса моя профессия - очень нужная профессия. Я думаю, что именно в полезности и социальной значимости и заключается выбор профессии.

Список литературы

1. <https://www.kp.ru/putevoditel/obrazovanie/ehnergetik/>
2. http://sosch076.ucoz.ru/news/ehsse_na_temu_ehnergetik_professija_budushhego/2016-12-26-792
3. <https://www.kp.ru/putevoditel/obrazovanie/ehlektrik/>

ПРОДОЛЖЕНИЕ ДИНАСТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Гальчук Д.С.

Научный руководитель: Сазыко И.Г.

Ожерельевский железнодорожный колледж - филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Кашира, г. Кашира, Россия

Каждый человек в определённый момент начинает серьёзно задумываться о выборе профессии, о будущей карьере.

Эта тема стала в наше время не только актуальной, но даже проблематичной, потому что многие из нас, в силу различных социальных и материальных причин, выбрать профессию по душе не могут.

Вопрос выбора профессии, по моему мнению, не так прост и однозначен. Потому что профессию невозможно выбрать, как продукты в супермаркете, ее не примерить, как новое платье. Думаю, со временем профессия вообще начинает отражать сущность человека. Не удивительно, что при знакомстве люди, узнав имя, почти сразу хотят выяснить род занятий собеседника. Это может многое рассказать о нем.

Несомненно – «все профессии нужны, все профессии важны...», но для нас, скорее, большее значение приобретают их престиж, условия труда, ну и оплата, естественно. И невозможно учесть абсолютно все «подводные камни» той или иной специальности. Но если слушать голос своего сердца, то в дальнейшем не найдется ни одного повода разочароваться.

Частичка будущей профессии изначально живет в каждом из нас и в окружающих нас людях. Это то, что мы умеем и то, что нас вдохновляет. А ведь будущая профессия, я

считаю, должна обеспечить человеку достойную жизнь, приносить радость и удовлетворение от своего труда, но самое главное - приносить пользу обществу.

Человек сам творец своей судьбы. Еще в школе я осознала, что хочу работать на железной дороге, как и многие мои родственники, которые отдали железной дороге в общей сложности 154 года.

Что же такое для меня железная дорога? С одной стороны, - это мой родной город Ожерелье, история которого неразрывно связана с железной дорогой; с другой, это целые поколения моей семьи, которые трудились на железнодорожном транспорте, невзирая на положение дел в стране.

Известность нашего города как крупного железнодорожного узла начинается с 1956 года, когда вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О генеральном плане электрификации железных дорог», которое положило начало технического перевооружения железнодорожного транспорта. Развернулись большие работы по электрификации железных дорог.

Была создана новая, более экономичная, система энергоснабжения на переменном токе. Свообразным полигоном для проверки и обкатки новой системы энергоснабжения, базой для обучения кадров стал участок Ожерелье-Павелец, протяжённостью 136 км. На станции Ожерелье был построен блок-участок по стыкованию систем переменного и постоянного тока. Это была первая в Советском Союзе станция стыкования поездов постоянного и переменного тока.

История нашей семьи – это крошечная частица истории города, но из таких маленьких, совсем не героических историй складывается общая наша судьба, наше будущее.

Я держу в руках пожелтевшие вырезки из газет, бережно собранные нашей семьей, которые рассказывают о событиях давно минувших лет. С фотографий из семейного альбома на меня смотрят молодые, серьёзные лица. Родоначальником нашей династии был мой прадед, Гальчук Владимир Евгеньевич, который работал машинистом паровоза в годы Великой Отечественной войны. Именно с него началась династия железнодорожников в моей семье. Он, будучи машинистом паровоза, в годы Великой Отечественной войны обеспечивал необходимые перевозки для нужд Красной армии. За время работы он удостоился многих правительственных наград.

В 1956 году, в связи с переходом железнодорожного транспорта на электротягу, на станции Ожерелье был построен железнодорожный техникум, который в 1962 году по специальности «Энергоснабжение и энергетическое хозяйство железнодорожного транспорта» окончил его сын, мой дедушка, Гальчук Евгений Владимирович. Много лет он работал в дистанции электроснабжения монтером контактной сети. Его дело продолжают его дети: мой папа, Гальчук С.Е., и моя тетя, Гальчук Е.Е., выпускники Ожерельевского железнодорожного колледжа и Московского университета путей сообщения по специальности «Электроснабжение». Они занимают руководящие должности в участке электроснабжения Ожерелье и вносят свой вклад в настоящее и будущее железной дороги. Сейчас железнодорожную династию энергетиков продолжаю и я.

С самого первого шага на пути к трудовой деятельности, еще обучаясь в колледже, можно почувствовать, как профессия проникает в самую душу, формирует особенный образ мыслей, привычки и качества, способы взаимодействия с окружающим миром.

Все это я уже чувствую на себе, поскольку считаю, что именно железная дорога по-прежнему является гарантией стабильности жизни и моего последующего трудоустройства.

К сожалению, в настоящее время в связи с экономическими трудностями страны в целом, город Ожерелье перестал носить статус города, а станция Ожерелье перестала являться крупным железнодорожным узлом.

Однако уже сегодня мы можем с оптимизмом смотреть в будущее, поскольку принята инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2018–2025 годы. В скором времени предусматривают электрификацию участков южного направления Ожерелье – Узловая – Елец и Ртищево – Кочетовка.

После модернизации и электрификации на линию Москва – Ожерелье – Елец – Грязи к 2023 году будет переключено максимальное количество пассажирских поездов южного направления, ныне следующих от Москвы через Рязань до станции Грязи. Это значит, что выпускники колледжа будут востребованы на рынке труда и смогут работать на высокотехнологичном оборудовании, обеспечивающем более высокий уровень экономической эффективности и безопасность перевозок на железнодорожном транспорте РФ.

Профессия накладывает отпечаток не только на своего носителя. Она может продлиться на поколения вперед, прорасти с ветвями генеалогического древа далеко навверх. Самый лучший пример здесь – трудовые династии железнодорожников. Ни в одной отрасли экономики нет таких продолжительных семейно-профессиональных связей, как на железнодорожном транспорте.

Поэтому с выбором профессии нельзя ошибиться, можно просто не разобраться в себе, не разглядеть искру, из которой разгорится великая карьера.

Моя профессия будет всегда идти в ногу со временем, так же будет стремительно меняться, как и компания ОАО «РЖД», она так же бесконечна в своем развитии, как колея, уходящая вдаль.

Моя профессия обязательно станет частью моей личности и моей жизни! Я ее не выбирала, а просто разглядела в себе.

Мы – студенты. Мы - поколение молодых специалистов, которые начнут трудиться в разных уголках нашей необъятной страны. Именно нам в недалеком будущем предстоит реализовывать масштабные проекты и решать сложнейшие задачи, стоящие перед железнодорожной отраслью.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – ЭЛЕКТРОМОНТЕР КОНТАКТНОЙ СЕТИ

Воронин А.А.

Научный руководитель: Петина Н.В.

Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта – структурное подразделение ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Санкт-Петербург, Россия

Среди множества рабочих профессий, связанных с обслуживанием электроустановок, есть профессии, непосредственно связанные с обеспечением бесперебойного электроснабжения электрифицированного железнодорожного транспорта, значимость которых только возрастает с развитием технического прогресса. К таким профессиям можно отнести электромонтеров контактной сети.

Выбор темы данной статьи был связан с тем большим впечатлением, которое произвела на автора статьи производственная практика в районе контактной сети Санкт-Петербург Финляндской дистанции электроснабжения Октябрьской дирекции по энергообеспечению «Трансэнерго» - Филиала ОАО «РЖД». Уже с первых дней практики стало понятно, что работа электромонтером контактной сети является одной из самых трудоемких, интересных, разнообразных видов деятельности. Работники, обслуживающие контактную сеть, зачастую несут высокую ответственность за свою и чужие жизни, так как их действия непосредственно связаны с обеспечением безопасности движения поездов и защитой от возможного воздействия электрического тока.

Электромонтер контактной сети должен не только уметь работать руками, но и быть технически грамотным, знать устройство и назначение того или иного оборудования контактной сети, начиная с простого индивидуального заземления опоры и заканчивая сложным устройством контактной подвески, в том числе, на участках скоростного и высокоскоростного движения [1]. Нельзя забывать, что контактная сеть является одним из

самых важных, даже основных элементов устройства всей электрифицированной железной дороги. Для обеспечения непрерывного, бесперебойного пропуска поездов необходимо, чтобы контактная сеть была в надлежащем состоянии, своевременно проводились профилактические работы (например, обход для проверки состояния струн, наличия номеров на опорах, состояния самих опор, угол их наклона и т.п.) [2]. Огромное количество грузов перевозится по железной дороге, большое число людей, проживающих за городом, особенно в таких больших городах, как Москва и Санкт-Петербург, пользуется электропоездами, чтобы добраться на работу. Вся эта система успешно функционирует благодаря слаженной работе всего персонала ОАО «РЖД», в том числе бригадам районов контактной сети.

Чтобы стать электромонтером, с учетом требований Профессионального стандарта [1], есть две возможности. Первая возможность – это получить рабочую профессию электромонтера контактной сети, обучаясь по программе среднего профессионального образования по специальности Электроснабжение (по отраслям) или по программе высшего образования, связанной системами обеспечения движения поездов. Для тех, кто не имеет среднего профессионального образования, есть другой способ – пройти обучение (профессиональную переподготовку) в Учебно-производственных центрах (УПЦ) железной дороги (многие на железную дорогу приходят, как они говорят «с улицы», учатся в УПЦ, получают необходимые документы и знания, и идут работать).

В чем же состоит суть рассматриваемой профессии? Электромонтер контактной сети – это специалист, который выполняет работы по монтажу, техническому обслуживанию и ремонту контактной сети постоянного и переменного тока.

В обязанности электромонтера, в соответствии с требованиями Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих [3], входят такие виды трудовых действий, как (в зависимости от разряда):

- участие в монтаже и демонтаже оборудования;
- монтаж и демонтаж контактной сети на железнодорожных линиях с раскаткой по трассе;
- демонтаж конструкций и деталей контактной сети железнодорожных дорог и разборка арматуры, снятой с линии;
- ремонт инструмента, приспособлений, инвентаря, защитных средств, переносных заземлений;
- переключение разъединителей и других коммутационных аппаратов железнодорожных линий в пределах обслуживаемого участка;
- выполнение операций с проводами контактной сети при разводке и сводке мостов;
- осмотр и ремонт электротяговой рельсовой цепи, питающих и отсасывающих линий.

Квалифицированный электромонтер должен обладать такими качествами как:

- быстрая реакция;
- высокий уровень дисциплины;
- аккуратность;
- знание строительных и проектных норм;
- идеальное внимание;
- знание правил ремонта, чтение и подготовка схем;
- умение монтировать, наладивать и эксплуатировать оборудование и сети;
- умение контролировать работу оборудования.

Кроме этого, электромонтеру контактной сети необходим широкий спектр знаний в области расчетов электрических нагрузок, техники безопасности и охраны труда.

Электромонтер контактной сети – относительно высокооплачиваемая профессия. Статистика средней заработной платы в разных городах по России, в соответствии со сведениями, представленными [6], приведена в Таблице 1.

Таблица 1

Данные о средней заработной плате электромонтеров контактной сети

Город России	Средняя заработная плата, руб.
Красноярск	55000
Москва	52000
Нижний Новгород	51000
Уфа	46000
Екатеринбург	45000
Самара	44000
Ростов-на-Дону	44000
Пермь	44000
Санкт-Петербург	43000
Казань	43000
Омск	43000
Владивосток	43000
Челябинск	42000
Воронеж	42000
Новосибирск	41000p
Волгоград	41000

Отдельно хочется поговорить об особенностях работы электромонтера контактной сети.

Как и другие профессии в области электроснабжения, должность электромонтера контактной сети довольно опасна. Риск получить травму очень велик даже тогда, когда все оборудование внешне исправно. Работники вынуждены постоянно быть очень внимательными и владеть большим количеством методов защиты от удара электрическим током. Но от человека зависит далеко не все, ошибки могут быть и в работе других людей. Потому обязательно надо быть готовым оказывать помощь другим сотрудникам, устранять последствия электрических чрезвычайных происшествий.

Поскольку электрическое оборудование и коммуникации неуклонно совершенствуются, каждые 5 лет, или, возможно, даже чаще, надо проходить общую переподготовку. Работа электромонтера контактной сети отличается от работы других электромонтеров тем, что их работа по большей части не автоматизирована (как, например, у работников тяговых подстанций, подлежащих сокращению в настоящее время), все действия при работах на линии приходится делать своими руками с помощью подручных инструментов. Вследствие этого, потребность производства в электромонтерах контактной сети очень велика, ведь даже короткие перебои в электропитании оборачиваются существенными убытками. Именно поэтому работник контактной сети обязательно должен быть «рукастым» и очень внимательным, аккуратным. Высоки и медицинские требования. У работника по обслуживанию устройств контактной сети в обязательном порядке должно быть хорошее зрение, и не должно быть болезней, связанных с опорно-двигательной системой.

В отличие от большинства электромонтеров на других подразделениях (таких как ремонтно-ревизионный участок, тяговая подстанция и т.п.), электромонтеры контактной сети работают в бригаде. Поэтому взаимоотношения между работниками должны быть, как минимум, дружеские, чтобы между рабочими был определенный уровень доверия. Ведь все мы люди и можем допустить какие-нибудь ошибки, потерять концентрацию внимания на работе и отвлечься или задуматься о чем-то своем. Необходимо иметь рядом плечо напарника, которому можешь доверить свою жизнь, который убережет тебя от неправильных действий, последствия которых могут привести к печальному исходу. Опытный наставник в

бригаде всегда подскажет тебе, что нужно делать, если ты вдруг потерялся или просто ранее не сталкивался с работой, которую вы вместе проводите в данный момент времени.

Еще до начала производственной практики, при изучении междисциплинарных курсов специальности, преподаватели техникума говорили, что на железной дороге все за всех в ответе, потому что работа бывает очень опасной. Всегда нужно указывать своему коллеге на его даже самые мелкие ошибки, ибо когда-нибудь твоё замечание может спасти ему жизнь или сохранить здоровье. И опыт прохождения производственной практики в районе контактной сети Мельничный Ручей только подтвердил это. На практике был прекрасный, дружный и слаженный коллектив, все работники были друг другу не только коллегами, но и друзьями, несмотря на различия в возрасте, квалификации и интересах. Именно поэтому следует отметить, что взаимоотношения между коллегами электромонтерами контактной сети, не менее важны, чем знание своего дела, образование и умение работать руками.

По результатам изложенного выше можно сделать следующие выводы. Чтобы работать электромонтером контактной сети, нужно любить эту профессию, потому что данная профессия вносит огромный вклад в социальную и деловую жизнь людей. Если бы этой профессии не было, то контактная сеть исчерпала бы свой ресурс гораздо быстрее, следовательно, были бы приостановлены поставки грузов по железной дороге, из-за чего пришлось бы пользоваться гораздо более дорогими способами транспортировки товара, что привело бы к повышению цен на продукцию. Люди, живущие в пригородах, вынуждены были бы переходить на другие менее экономически выгодные виды транспорта, а ведь не у всех есть такая возможность, в некоторых регионах люди живут только благодаря пригородному сообщению. В общем, профессия электромонтера контактной сети ответственна, опасна, интересна, и социально значима. У этой профессии есть не только настоящее, но и будущее.

Список литературы

1. Профессиональный стандарт 17.022. Профессиональный стандарт «Работник по техническому обслуживанию, ремонту и монтажу контактной сети и воздушных линий электропередачи железнодорожного транспорта». Утв. приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 22 сентября 2020 года N 636н. Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 22 октября 2020 года, регистрационный N 60506.

2. Правила содержания контактной сети, питающих линий, отсасывающих линий, шунтирующих линий и линий электропередачи : утверждённые распоряжением ОАО «РЖД» от 25 апреля 2016 г. № 753р. Режим доступа: http://www.sptgt.ru/students/training_materials/elektrosnabzhenie-po-otraslyam/.

3. Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих (ЕТКС). Выпуск №52. Утвержден Приказом Минтруда России от 18.02.2013 N 68н. Электромонтер контактной сети. – Режим доступа: <http://www.konsalter.ru/biblioteka/etks/etks-52/96.htm>.

4. Сайт Поступи онлайн. СПО. О профессии электромонтера контактной сети. Режим доступа: <https://postupi.online/professiya/elektromonter-kontaktnoj-seti/>.

MEDICAL PROFESSION IN RAILWAY TRANSPORT: PAST AND PRESENT

Dobrazova D.A.

Scientific advisers: Tiutiukov S.A., Dobrazova O.P.

Ural State Medical University, Ekaterinburg, Russia

Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, Russia

Central City Hospital №7, polyclinic №1, Ekaterinburg, Russia

Railway sanitary-epidemiological service is an integral part of transport medicine. It provides medical security for trains and the organization of medical care in case of disasters and accidents on the railway transport. The development of railway medicine is inextricably linked with the history of Russia and the development of Russian railway transport. Nowadays the problem of medical traffic safety is becoming more and more relevant. Speed trains increases; the headways between them are shrinking. That is why the risk of disasters is becoming bigger too. Railway medicine is a means of ensuring control over the health of railway workers and an effective system of assistance to victims on the roads.

The history of the development of sanitary-epidemiological service of Russian railway transport begins with the period of construction and operation of the first railways. The first railway in Russia was between St. Petersburg and Pavlovsk, its length was 27 km. Since 1843, the construction of a double-track railway between St. Petersburg and Moscow began. The use of the road began in May 1847. Medical care for the construction of the railway was carried out by 10 hospitals (the so-called "booths"), which were opened in 1843. Initially, first aid was paid and, because of this, workers did not seek medical care. In this way, it was decided to provide it free of charge. In 1845, about 65 thousand people worked on the construction of the railways at the same time. Among those people the epidemic of typhus struck. Within two months, 9 thousand people fell ill, of which 6 thousand died, including 2 doctors and 20 paramedics. Then, in 1865, the railways Odessa-Balta and Separate-Tiraspol were built. The railways Balta-Elizavetgrad and Moscow-Kursk were built 3 years later, in 1868. After 4 years, the Transcaucasian railway was built. It was in the most severe conditions of the subtropical climate, where malaria was rampant.

At the same time, the medical service, including sanitary supervision, developed too. In 1846, 20 doctors and 63 paramedics worked on the construction of the railway between St. Petersburg and Moscow. Within 3 years after taking it officially into operation, in 1854, the medical network for the Petersburg-Moscow highway was approved. It included the infirmary with 10 beds at the station of Bologoe and first aid stations at most major railway stations. Then this system of medical care was fixed on other railways. In 1885, the Ministry of Railways organized the so-called «sanitary records management», consisting of a doctor and a paramedic, which developed statistical reports, corresponded with other services of the Ministry of railways and the departments of railways. In 1893, the Ministry of railways defined the structure and procedure of medical support at the railway with "Rules on medical service on all public and private railways". According to these rules, medical care was provided to railway workers and members of their families, as well as to all persons who became ill or injured during a trip by rail. Medical services provided medical selection of applicants for railway transport in the profession and for positions related to the movement of trains (traction services, traffic and telegraphs). Sanitary control of railway transport facilities began to be organized [1, 2].

Since 1893 according to these rules as a part of Management of the road on an equal basis with other services there was a medical service. The road had several medical sites. At the head of the site, there was a district doctor who served the site with a length of not more than 120 versts. On large railway objects created independent medical area. The main inpatient institutions were a reception (a prototype of a modern polyclinic) and a hospital. The reception rooms were located at stations spaced 100 versts apart. The railway hospital usually had 20-40 beds and had therapeutic, infectious and surgical departments. Larger hospitals had other specialized departments. Visits to

the line, including in case of train crashes, were carried out by the district doctor, doctors of departments, paramedic and, if it was necessary, «midwives». At the disposal of doctor were the sanitary wagon and the special wagon for transporting patients. The doctor of a site along with medical work had to be engaged in sanitary and epidemiological work. At large stations in case of accidents, there was a specially equipped sanitary-auxiliary train. The chief conductor of the passenger train had a first-aid kit and a stretcher for carrying patients. In trains for passengers there was the conductor-the paramedic to whom control of a sanitary condition in trains was imputed. Since 1906, the structure of the sanitary-epidemiological service of the Ministry of railways at the roads were formed: the posts of sanitary doctors as assistants to road sanitary doctors, as well as the posts of disinfectants were introduced.

1906 is considered to be the year of formation of sanitary-epidemiological service on railway transport. By 1913, the railway network increased to 67.8 thousand km, and the number of railway workers and their families to 3 million people, including 800-900 thousand workers and employees. By that time, there were only 1-2 sanitary doctors on the railroad. That is why the main sanitary and anti-epidemic work had to be carried out by local doctors. The epidemiological situation in Russia during those years was extremely tense: cholera and plague were registered. This determined, in general, the further development of the sanitary-epidemiological service in the railway transport. The staff of the medical and sanitary part included a senior doctor in the sanitary service, which was the chief to the sanitary doctor (1-2), who was his deputy. The sanitary doctor was the organizer of sanitary and anti-epidemic measures and the consultant of the district doctor, who is the main performer in the implementation of preventive work.

For the organization of sanitary-hygienic and anti-epidemic actions, the commissions were created: the main road sanitary commission headed by the chief of the road, the district sanitary commissions and the sanitary guardianship headed by the persons appointed by the chairman of the main sanitary commission. The main sanitary Commission developed the general anti-epidemic and sanitary measures, considered the estimates for improvement of a sanitary condition of the road made by the district sanitary commissions, solved operational questions in connection with aggravation of an epidemic situation. The sanitary commissions had the right to invite to the meetings doctors from zemstvo and city. The sanitary guardianship was charged with the duty to observe the quite neat maintenance of station buildings, canteens, houses, schools, workshops, kitchens, baths, laundries, warehouses, latrines, garbage and cesspools, yards and other road devices.

After the revolution of 1917, the problems of health care in Russia were raised to the level of state tasks. The Petrograd Military revolutionary Committee organized The medical and sanitary department, which was entrusted with the reorganization of all medical and sanitary affairs in the country. A little later, on the initiative of V.I. Lenin, The medical and sanitary department organized medical colleges under a number of the largest People's commissariats, including the Commissariat of Railways. The medical board of the People's Commissariat of Railways was tasked with ensuring the management of health care in transport, the organization of medical care for railway workers and their families, to combat epidemics. The medical board of the People's Commissariat of Railways was unable to cope with the challenges facing it in an extremely difficult epidemic situation in the country. Given the difficult epidemic situation and the level of public health in Russia, the new Government of Russia was trying to unite the disparate medical services of all ministries and departments under a single state administration to successfully solve problems. On July 11 in 1918, the Sovnarkom adopted a Resolution on the establishment of the People's Commissariat of health care, which was entrusted with the management of all branches of health care in the country. Six departments were established in the Commissariat, one of them was the Department of Railways with units in charge of rail and water transport. As part of the People's Commissariat of health, departments of Railways were established. The departments of roads rail health care was submitted by the health departments and sanitary districts (further sanitary areas) on the roads. In 1917 there were 17 health regions and 4 sanitary laboratory, where 17 care physicians worked; in 1920 - 62 sanitary district, 41 laboratory and 70 medical doctors; in 1923 the number of

health regions reached 170, while the number of public health physicians - 267; in 1927 - sanitary districts - 183, lab - 58, health doctors - 304. At the railways, there were 13 doctors of organizers of trainers in health education [1, 3].

In those years, rail transport was the main route for the spread of epidemic diseases, so anti-epidemic measures carried out on Railways played an important role in the prevention and spread of infectious diseases. Great role in the organization and development of sanitary and hygienic services in railway transport played congresses of sanitary doctors of railway transport, held in 1923 (first Congress), 1924 and 1925. In the 30-40s, a solid foundation was laid for the development of sanitary and epidemiological service in railway transport. The period of development of sanitary and epidemiological Affairs, as well as the entire health care system, in railway transport from 1917 to 1931 was characterized by the search for the most rational forms of medical care for railway workers and solving problems to ensure sanitary and epidemiological welfare of the entire population of Russia. In 1940, at the railroad network, there were 465 sanitary areas, 238 sanitary-hygienic laboratories in which he worked 572 health officer, 121 epidemiologist, 178 malariologist, 155 physicians, bacteriologist and other professionals. The Railways had a significant material and technical base for disinfection activities: the number of precinct disinfection units was 497, the number of disinfection points on the handling of the cars is 40, the number of sanitary passers - 128 (capacity - 12 people per hour), the number of sanitary trains - 33 (capacity - 20 people per hour), the number of cars-baths - 65 (capacity - 8 people per hour), the number of disinfection chamber cars - 206 (capacity - 16 sets per hour), the number of mobile disinfection chambers-206 (capacity - 4 sets per hour), the number of disinfection chambers at objects - 2004 (capacity - 8 sets per hour), the number of insulating checkpoints - 22.

In the 30-40s, new types of sanitation facilities were created. The year 1924 in rail transport began to organize anti-malaria stations. By 1953, the railway transport had 289 malaria stations, which in 1954 was merged with the sanitary and epidemiological station road as the divisions of malaria and helminth infections, and in 1956 renamed the parasitological departments. In anti-malarial institutions of railway transport in 1954 there were 324 doctors, 83 entomologists, 22 hydraulic engineers. In 1941, sanitary control points were established to ensure control over the transportation of people on transport and the organization of anti-epidemic measures in wartime. In the future, these structural units in the sanitary and epidemiological service were remained, retaining its original name until today. The sanitary and epidemiological service received further development during the Great Patriotic War, when the railways and all its services worked in extremely difficult conditions. The main task of the structural units of the sanitary and epidemiological service was to ensure epidemic security in the troops at the front and throughout the country. All the previously independent institutions: the malaria station, disinfection station, laboratory of labour hygiene, sanitary and bacteriological laboratory became part of the sanitary and epidemiological station road rights departments. Given that rail transport is the main way by which the plague may be made from natural focus for far distance, at the initiative of the Ministry of health of the USSR instituted a petition before the Council of Ministers of the USSR in 1949 in the railway transport was created by the anti-plague organization-anti-plague station, which were stationed on enzootic by tent sections of Railways of Central Asia, the Far East, North Caucasus and Transcaucasia. Anti-plague station was located in the city of Alma-Ata, Ashkhabad, Baku, Guryev, Kazalinsk, Rostov-on-Don, Saratov [1, 2].

When a passenger had plague symptoms he had to be immediately examined by a conductor-nurse, without waiting for examination by a doctor, separated from the other passengers and at the first opportunity transported to the sanitary wagon. The car or service compartment in which the patient was sick with the plague, before the production of disinfection was locked, so that no one had access to him. Passengers who were in contact with the patient on the car (almost all the passengers of the car) were transferred to another car, which was previously released from passengers who were transferred to other cars of the train. Things of the patient and passengers who were with him in the same car, subjected at the discretion of the medical staff disinfection. Disinfection was carried out either on site or at stations where disinfectants and equipment were

available. In exceptional cases, when it was not possible to hospitalize the patient with the plague in the hospital, allowed temporary abandonment of such patients in the ambulance. The car must be detached and placed in a dead end, located away from the premises, with the necessary measures of isolation. Passengers who were in contact with a plague patient and transferred to a separate car after being examined by a doctor were transferred for observation within 5 days to special observatories, which were usually organized by the local administration. In some cases, observatory organized railway workers.

In 1988, the sanitary and epidemiological service of the Ministry of Railways of the USSR had 370 sanitary and preventive bodies and institutions, including: Sanitary and epidemiological department of medical and Sanitary department of the Ministry of health, Central sanitary and epidemiological station, 359 sanitary-epidemiological stations, including 32 roads, 179 sanitary-epidemiological stations, offices, 147 linear stations and one of the Moscow metro, the disinfection station, 7 anti-plague stations and the house of health education. In the Central sanitary-epidemiological station and sanitary-epidemiological stations of the railway network 3132 doctors and 11937 nurses worked. Nowadays, sanitary-epidemiological service of Russian railway is a complex of the modern equipment and the control system. Each station of Russian railway has its own medical center where passengers can get specialized medical care. In the case when hospitalization is needed, there is an emergency team nearby. This emergency team provides first aid to the passengers and transport them to the hospital [1].

The whole history of railway sanitary-epidemiological service is connected with the history of development of Russian railway transport. With the development of scientific and technological progress, railway medicine is also developing. Every year the pace of life increases, which leads to an increase in the number of different accidents. Such accidents are often accompanied by human casualties. Railway medicine is necessary in order to help the victims of traffic accidents [4, 5].

List of references

1. Основные этапы развития санитарно-эпидемиологической службы на железнодорожном транспорте / ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту». URL: <http://www.fcrw.runfcrw.runwin.fcrw.ru/i1.html>;
2. Карпова О.А. Истоки железнодорожной медицины в России / О.А. Карпова // Journal of Siberian Medical Sciences. – 2015. - № 6. – С. 76-82;
3. Онищенко Г.Г. История становления и развития. 150 лет санитарно-эпидемиологической службе на железнодорожном транспорте. 1864-2014 гг. / Г.Г. Онищенко, Ю.Н. Каськов, П.В. Кретов, Ю.М. Артеменков, С.Д. Кривуля. – М.: 2014. – 471 с.;
4. Шупикова А.О. Становление системы санитарно-эпидемиологического надзора на Сибирской железной дороге в начале XX в. / А.О. Шупикова // Вестн. Ом. ун-та. - 2014. - № 3. - С. 127–131;
5. Тритенко Е.А. Проблемы санитарной службы на железнодорожном транспорте / Е.А. Тритенко // Евразийский Союз Ученых (ЕСУ). – 2015. - № 8 (17). – С. 158-161.

СЕМЕЙНАЯ ДИНАСТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА НУРГАЛИ ЖАМБУЛОВА

Абласанова А.

Научный руководитель: Оськина Н.Н.

*КТУ «Карагандинский железнодорожный колледж»,
г. Караганда, Казахстан*

Сегодня часто можно услышать о семейных династиях. Например, о потомственных шахтерах, музыкантах, врачах. Существуют профессии, где преемственность поколений играет важную роль: помогает добиваться наилучших результатов, обеспечивает стабильность, надёжность и благополучие.

Так складывается и в нашей семье - семье потомственных железнодорожников. Железнодорожная династия моей семьи начинается с моего дедушки, Нургали Жамбулова. Он родился 1952 году. Их в семье было 6 детей. И когда он учился в 8 классе, по семейным обстоятельствам ему пришлось начать работать. Он решил пойти на железную дорогу и стал работать в колесном цехе на Агадырской станции.

Дедушка проработал в колесном цехе 45 лет и имеет заслуженные награды:

- медаль «Ударник 10-й пятилетки СССР»;

- медаль «Ветеран труда»;
- медаль «Победитель соревнования 1977»;
- медаль «Лучший работник».

Жамбулов Нургали имеет 4 детей, которые тоже работают на железной дороге.

Старшая дочь Жамбулова Эльмира (моя мама) окончила Казахскую Академию транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева. С 1999 г. работала в «Бас Балхаш 2004» инженером по организации и нормированию труда.

В 1994 году Эльмира вышла замуж за моего отца, Прманова Шархана. Мой отец учился вместе с моей мамой. Он окончил Казахский университет путей сообщения по специальности «Транспортная техника и технологии». С 1999 г. он тоже начал работать в «Бас Балхаш 2004» мастером по ремонту тепловозов. Затем в 2005 г. его назначили начальником технического отдела. В 2012 г. он перевелся в Вагонное ремонтное депо мастером колесно-роликового цеха. С 2018 г. он работает в Карагандинском эксплуатационном вагонном депо начальником пункта технического осмотра станции Караганда-сортировочное.

Шарханкызы Аружан, дочь Эльмиры и Шархан, окончила «Казахский Университет путей сообщений», факультет «Финансы». Начала свою трудовую деятельность в 2015 г. в организации ТОО «Бас-Балхаш 2004» инженером программистом. В 2016 г. перешла в филиал АО «Қазтеміртранс» бухгалтером 1 категории. В 2017 г. ее пригласили в Нур-Султан в АО «KTZExpress» главным специалистом. В 2019 г. ее перевели в Карагандинский филиал АО «Қазтеміртранс» на должность ведущего бухгалтера.

Жамбулов Мухтар Нургалиевич, сын моего деда, окончил Казахскую Академию транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева по специальности «Организация перевозок на железнодорожном транспорте», магистр экономических наук. Трудовую биографию начинал составителем поездов станции Ново-Дубовская Карагандинского отделения перевозок. В разные годы работал дежурным по станции Макинка Акмолинского отделения перевозок, поездным диспетчером, старшим диспетчером оперативно-распорядительного отдела Акмолинского отделения перевозок, первым заместителем директора Кустанайского, Алматинского отделений ГП, и.о. исполнительного директора по эксплуатационной работе АО «КТЖ-Грузовые перевозки». На данный момент он - исполняющий обязанности заместителя генерального директора по операционной деятельности.

Жамбулова Камилла, супруга моего дяди, окончила АГУ им.Абая. Затем начала работать в филиале АО «НК КТЖ» - «Алматинское отделение дороги» начальником сектора по обеспечению производства.

Жамбулова Лаура, средняя дочь моего деда, окончила «Кокшетауский университет» по специальности «Учет и аудит». С 2017 г. она работала в Балхашском эксплуатационном вагонном депо оператором по обслуживанию вагонов. Затем - техником экономического



отдела. Позднее она перевелась в Карагандинское эксплуатационное вагонное депо инженером по организации и нормированию труда.

Абласан Алимхан, сын Лауры и Амирхана, с 2018 г. учится в «Карагандинском политехническом колледже» по специальности «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте».

Жамбулова Динара, младшая дочь моего дедушки, окончила КазАТК по специальности «Автоматизация и управление», затем в «Кокшетауском университете» получила степень магистра по экономике. С 2009 г. начала работать экономистом в «Бас Балхаш 2004». В 2018 г. перевелась в «Карагандинское отделение железной дороги ГП» начальником отдела кадров.

Иманбаев Максат, третий зять, окончил «Кокшетауский университет» по специальности «Автоматизация и управление». Начал свой трудовой путь с 2007 г. в «КТЖ» ШЧ-23 электромехаником. В 2018 г. перевелся в «Карагандинское отделение ГП» главным механиком.

Я, Абласанова Акнур, родилась в 2002 году. После окончания 9 класса в школе в 2017 г. решила продолжить путь своей семьи и поступила в Балхашский гуманитарно-технический колледж на специальность «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте». По семейным обстоятельствам мне пришлось перевестись в «Карагандинскую железнодорожную колледж», где я сейчас учусь по специальности «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте», квалификация «Дежурный по станции». Колледж дает мне возможность исполнить свою детскую мечту, продолжить путь моей семьи.

Профессиональная деятельность – очень важная часть жизни человека, и чем более удачно сделан выбор профессии, чем больше человек достиг, тем больше он ощущает себя успешным и счастливым. Трудовые династии - наше прошлое, настоящее и будущее. Пока существуют трудовые династии, живы традиции, сильна преемственность поколений, а значит и жив Казахстан! Благодаря людям, передававшим опыт из поколения в поколение, объединенным в целые династии, мы имеем сегодня прогрессивные технологии, применяемые в АО НК «КТЖ»!

Анализируя профессиональную деятельность своей семьи, я убедилась, что будущая профессия - это не только работа, но и радость от того, чем занимаешься. Мне удалось проследить и показать в своей работе жизнь моих родственников на широком историческом и профессиональном поле.



ДИНАСТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ФАМИЛИИ ШАЙМЕРДИНОВЫХ

Шаймердинов Д.Р.

Научный руководитель: Сарбаева Г.С.

КТУ «Карагандинский железнодорожный колледж»,
г. Караганда, Казахстан

Мой дедушка, Шаймердинов Айдар Ныгометович, родился в 2 декабря 1952 года. 25 ноября 1982 г. он устроился на ст. Жанауул по профессии регулировщик скоростных вагонов. В обязанности работника этой профессии входят: распуск вагонов с горки и торможение вагонов тормозными башмаками. Отработав 18 лет по этой профессии, в 1996 г. он перевелся на должность составитель поездов. В 2012 г. он получил медаль «Лучший по профессии». За свою рабочую деятельность мой дедушка был награжден почетной грамотой, благодарственным письмом и медалью. Он всегда преданно служил стальной магистрали, работал, не покладая рук, и честно исполнял свой долг. В данный момент мой дедушка на пенсии с 2015 г. по достижении пенсионного возраста. Шаймердинов Айдар Ныгометович имеет дочь и двух сыновей, 4 внуков.



Моя бабушка, Шаймердинова Майда Смагуловна, родилась 11 февраля 1957 года. 4 февраля 1981 г. устроилась на ст. Солоничка по профессии сигналист. В обязанности этой профессии входит: провожать и встречать дизель-поезда, очищать стрелочные переводы, закреплять тормозными башмаками брошенные поезда. Она обеспечивала безопасность движения поездов и сохранность перевозимых грузов. В 1983 г. мою бабушку перевели на должность дежурного по парку. За свою трудовую деятельность она обучила много практикантов. На ст. Солоничка моя бабушка отработала 34 года и имела много поощрений. В 2004 г. она получила медаль в честь 100-летия железной дороги за добросовестный труд. За свою рабочую деятельность она получила 3 почетные грамоты, 1 благодарственное письмо и медаль. В 2015 г. по достижении пенсионного возраста она вышла на пенсию.



Шаймердинов Руслан Айдарович, мой отец, продолжил династию железнодорожников. В 2007 г. он устроился на ст. Жанаул осмотровиком-ремонтником вагонов. В 2016 г. он перевелся на должность составителя поездов. В его должностные обязанности входит формирование и расформирование поездов, различных составов, безопасность при производстве маневровой работы.

Шаймердинов Жанна Нубековна, моя мама, в 2019 г. устроилась на ст. Жанаул по профессии оператор перевозочных документов. В должностные обязанности этой профессии входит корректировка информации в установленных формах документации по результатам фактического расположения вагонов в составе по окончании отпуска составов.

Я, Шаймердинов Данияр Русланович, в данный момент являюсь студентом 2 курса Карагандинского железнодорожного коллежа. Можно сказать, железная дорога это наша семейная профессия, наша гордость. После окончания колледжа я пойду по стопам своих родителей.

ПУТИ СООБЩЕНИЙ – СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

Карягина Е.Г.

Научный руководитель: Рымашевская С.Э.

*Оренбургский техникум железнодорожного транспорта –
структурное подразделение Оренбургского института путей сообщения,
г. Оренбург, Россия*

Познай свой край, ... себя, свой род, свой народ,
свою землю - и ты увидишь путь в жизни.
Путь, на котором наиболее полно раскроются
твои способности. Ты дашь ему продолжение,
проторив тропинку, с той тропинки уже двинулись
в жизнь твои потомки. И будешь ты.
Г. Сковорода

Рельсы, поезда, вагоны... Станции, ожидания, расставания, встречи... Радость и грусть, волнение и надежда. Это и есть железная дорога, но главное ее достояние – ее люди – железнодорожники, выбравшие для себя непростую судьбу. Их еще называют друзьями стальных машин, лекарями дороги. Трудлюбивые, осторожные, ответственные, доброжелательные... Это все о них, о людях дороги.

Насколько сложна и многообразна работа железных дорог, настолько разнообразны специальности и профессии, которые она объединяет: машинисты и слесари, электромеханики и монтеры, путейцы и мостовики, связисты и вагонщики, дежурные по станции и поездные диспетчера. О работе многих из них я знаю не понаслышке.

Наша семья является трудовой железнодорожной династией Карягиных, которая вот уже на протяжении более ста лет работает в железнодорожной сфере. Целых пять поколений наших родных работало и работает на предприятиях РЖД. А ведь все начинается с железных дорог, и наши прадедушки и прабабушки знают их истинную цену. Родоначальником трудовой династии является мой прапрадедушка, Карягин Илья Николаевич. Работал он кузнецом в Главных железнодорожных мастерских, умер на рабочем месте [1]. Главные железнодорожные мастерские Ташкентской железной дороги (основаны в январе 1905 г.). В 1928 г. мастерские были преобразованы в Оренбургский паровозовагоноремонтный завод. В 1942 г. завод прекращает ремонт вагонов и переименовывается в паровозоремонтный завод. С 1966 г. завод начинает ремонт тепловозов и получает название Оренбургский тепловозоремонтный завод. В 90-х годах XX в. завод ремонтирует кроме тепловозов также и электровозы ВЛ80С, в связи с этим и название завода.

Прадедущка, Карягин Николай Ильич, прожил всего 41 год (рис. 1). Работал он там же, где его отец, сварщиком в тендерном цехе, затем мастером производственного обучения в ПТУ – 12 (железнодорожном).



Рис. 1. Прадедущка Карягин Николай Ильич

Трудовой путь Карягина Анатолия Николаевича, 1938 г.р. начался в 1956 г., после окончания РУ №3 Оренбургского машзавода. Неуклонно рос уровень профессионального мастерства моего дедушки – от слесаря 1 разряда до слесаря 5 разряда. 14 августа 1963 г. он был принят на работу слесарем по ремонту станков в дорожные ремонтно-механические мастерские, где и проработал с небольшим перерывом до пенсии 37 лет, до 1 апреля 2000 г. (рис. 2).



Рис. 2. Дедушка Карягин Анатолий Николаевич

В домашнем архиве хранятся многочисленные грамоты за безупречный труд. В трудовой книжке имеются многочисленные записи о денежных премиях (1975 г., 1977 г., 1979 г., 1981 г., 1982 г., 1967 г., 1968 г., 1970 г.), об объявленных благодарностях (1973 г., 1977 г., 1979 г., 1980 г., 1976 г., 1975 г.,) (рис. 3).



Рис. 3. Записи в трудовой книжке

Есть у Анатолия Николаевича и удостоверения на рационализаторские предложения:

- приспособление для развальцовки труб маслопровода 1973 г.;
- модернизация станка для заточки протяжек, 1982 г.;
- кронштейн консольнофрезерного станка.

Записи в трудовой книжке свидетельствуют о том, что Анатолий Николаевич сумел передать свои знания молодым, был наставником.

Его хорошо знают в городе как специалиста по ремонту станков и, несмотря на возраст, часто приглашают на работу или на консультацию по ремонту станков. Анатолий Николаевич никогда не бросит работу, какой бы сложной она ни была. Если нужно, достанет свои старые книги, тетради с записями, но обязательно найдёт ответы на появившиеся вопросы. У этого добросовестного, ответственного специалиста золотые руки.

Трудовая биография моего папы, Карягина Геннадия Анатольевича, 1967 г.р., связана с одним предприятием - «Локомотивное депо», куда он пришёл работать после службы в армии (рис. 4).



Рис. 4. Папа Карягин Геннадий Анатольевич

Локомотивное депо станции Оренбург — одно из древнейших на сети железных дорог Российской Федерации. Подобно тому, как Петербург длительное время служил «окном в Европу», Оренбург являлся «ключом и вратами в Азию». Его история началась 130 лет назад, когда 1-й в Оренбурге паровоз серии Г-4 провел пробный проезд через мост на реке Сакмара до платформ вокзала станции Оренбург. Далее последовала череда важных для депо

исторических вех. Первого июля 1905 года было открыто движение поездов от Оренбурга до Ташкента; в военные годы здесь обеспечивали бесперебойную доставку грузов для фронта; в 1958 году оренбургскому депо присвоен статус тепловозного. На обслуживании депо располагаются 4 направления: Оренбург – Илецк, Оренбург – Орск, Оренбург – Самара и Оренбург – Мурапталово. Наиболее многочисленный цех локомотивного депо – эксплуатационный. Сегодня в нем работают 602 человека.

Но «заболел железной дорогой» Геннадий Анатольевич ещё в детстве, когда двенадцатилетним мальчишкой пришёл заниматься на детскую железную дорогу, где прошёл полный курс обучения и получил направление в Оренбургский техникум железнодорожного транспорта.

Оренбургская детская железная дорога (официальное название — Детская железная дорога имени П. А. Кобозева Оренбургского отделения Южно-Уральской железной дороги) является одной из двух узкоколейных железных дорог, расположенных в пределах города. Решение о строительстве детской железной дороги в Чкалове (название города Оренбурга в 1938-57 гг.) было принято в 1953 году. В то время город Чкалов являлся центром Оренбургской железной дороги. Несмотря на огромный объём работ (Оренбургская детская железная дорога была и остаётся одной из самых протяжённых в России), строительство было осуществлено в кратчайший срок. Открытие детской железной дороги состоялось 26 июля 1953 года. Детская железная дорога связала с центром города пригородную зону отдыха.

Первоначально единственным локомотивом на детской железной дороге был паровоз. В 1958 году поступили тепловозы ТУ2-008 и ТУ2-083. В 1986 году поступил тепловоз ТУ2-086 [1].

Движение поездов на детской железной дороге осуществляется с начала июня до конца августа. В остальное время подвижной состав хранится под открытым небом на станции Дубки, не имеющей путевого развития. Учебный корпус, в котором находится управление детской железной дороги, в котором ведутся теоретические занятия, расположен на значительном удалении от путей, по адресу: Оренбург, ул. Кирова, д. 37.

Служба Геннадия Анатольевича в армии также была связана с железной дорогой. В 1991 г. он окончил курсы подготовки машинистов тепловоза и до 2003 г. работал машинистом тепловоза, за это время не получил ни одного замечания, не допустил ни одного брака в работе. С 2003 по 2008 гг. работал в должности машиниста-инструктора. Уравновешенный, умеющий не только строго спросить за недостатки в работе, но и помочь, он пользовался уважением подчинённых. В 2008 обучался на курсах машинистов электровоза, кем он и сейчас работает в локомотивном депо. Геннадий Анатольевич очень любит свою работу. И если для кого-то железная дорога – это мазут, копоть, грохот, то для него – романтика. На тепловозе Геннадий Анатольевич, можно сказать, объехал если не половину, то большую часть России: Сибирь, Дальний Восток, центральную часть. Возвращаясь из командировок, с увлечением рассказывал о дороге вдоль берега Байкала, о многокилометровом тоннеле под самым глубоким озером, о шестидневном пути по тайге, где лишь изредка встречаются населённые пункты. По его мнению, очень романтично, когда большинство людей с фужером шампанского встречают Новый год, получить разрешение диспетчера на отправку поезда и выезжать из города под грохот и блеск праздничного фейерверка [2]. Свою любовь к работе он передал мне, своему сыну, наши судьбы во многом повторяются.

Железнодорожник Карягин Павел Геннадьевич – мой старший брат. Закончил отделение ТПС (Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог) Оренбургского техникума железнодорожного транспорта. Уже в семь лет он выбрал себе профессию, как у отца – машинист тепловоза. Поэтому его приход на Оренбургскую детскую железную дорогу не был случайным. За годы обучения не пропустил без уважительной причины ни одного занятия, ни одного дня практики. Самым интересным, конечно, была

летняя практика, где, как и все воспитанники ДЖД, работал сначала стрелочником, потом проводником, дежурным по станции, диспетчером (рис. 5).



Рис. 5. Карягин Павел Геннадьевич на детской железной дороге

А в 2008 г., в день 55-летия открытия ДЖД, ему было доверено вести первый тепловоз в качестве машиниста. В 2007 г. занял 2 место на конкурсе «Лучший по профессии». Но и окончив курс обучения на ДЖД и поступив в техникум, он часто приходит на ДЖД, с уважением и любовью вспоминает педагогов. Дважды посчастливилось в числе представителей ДЖД проехать на ретро-поезде, побывать в кабине паровозов П.36 и ЛВ, пообщаться со старейшими в России машинистами паровозов. Одним из его увлечений является фото тепловозов, участие в интернет-конкурсах. Любимыми предметами в техникуме являлись те, которые связаны с изучением устройства тепловозов и их эксплуатацией. С нетерпением и огромным желанием работать, ждал летней практики. После окончания техникума работает в локомотивном депо «Оренбург» помощником машиниста с 2012 г., а с 2015 г. машинистом тепловоза. В музее железнодорожного техникума есть стенд, посвящённый династии Карягиных.

Я - самый младший представитель железнодорожной династии Карягиных, Карягина Елизавета Геннадьевна, 2003 г.р., в настоящее время студентка 2 курса специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте. Моя будущая профессия очень важна и ответственна. Специалисты по организации и управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте оказывают наиболее значимое влияние на конечный результат работы отрасли и занимают ведущее положение в системе ОАО «РЖД». В ходе обучения я предполагаю продолжить знакомство с профессией через общение с преподавателями специальных дисциплин специальности и получить качественные знания, во время занятий, экскурсий на производстве, в период прохождения учебной и производственной практик. Одним из пунктов моего плана на данном этапе является участие в профессиональном соревновании WorldSkills.

Понимая всю ответственность, которую на меня возложили на период обучения в данном учебном заведении, обучаясь по целевому направлению, я четко понимаю, что предстоит большая работа над собой и своим багажом знаний - для достижения поставленных целей. Искренне надеюсь, что железная дорога станет делом, которому я смогу посвятить себя без остатка.

История железной дороги связана с работой ее тружеников. Это представители целых династий, когда за дедушками и бабушками приходят работать их дети и внуки. Это говорит о том, что профессия железнодорожника почетна и нужна людям [3].

Список литературы

1. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. 404 с.

2. Дельвиг А.И. Мои воспоминания. М., 1913. Т. 2. 448 с.; Т. 3. 449 с.; Т.4. 587 с.
3. Фадеев Г. М. Судьба моя — железная дорога. — М.: АСТ-ПРЕСС КНИГА, 2007. — 336 с. — ISBN 978-5-462-00627-2.

ОТ ЮНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА ОРЕНБУРГСКОЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО СТУДЕНТА ОТЖТ ОРИПС — ФИЛИАЛА САМГУПС

Пятин Д.С.

Научный руководитель: Гибралтарская Л.Н.

*Оренбургский техникум железнодорожного транспорта –
структурное подразделение Оренбургского института путей сообщения,
г. Оренбург, Россия*

Много лет назад, путешествуя с родителями по детской железной дороге, я поймал себя на мысли, что мне очень нравится, что на ней работают одни дети. Такие маленькие, но уже как взрослые, самостоятельные и в красивой форме. И мне захотелось поступить в школу юного железнодорожника, чтобы работать на детской железной дороге и также в красивой форме в строго назначенное время вступать на должность. И я поступил в ОДЖД. Это было не сложно, главное – желание.

Оренбургская детская железная дорога (ОДЖД) - досуговый центр для школьников, занятия в котором проводятся в форме кружков. Нас обучали железнодорожным профессиям для работы в дальнейшем в подразделениях железнодорожного транспорта. Подготовка ведется в условиях, приближенных к реальным условиям функционирования железнодорожного транспорта.

За сезон детская железная дорога перевозит около 26 тысяч пассажиров. Пассажиропоток на оренбургской магистрали показан на диаграмме.

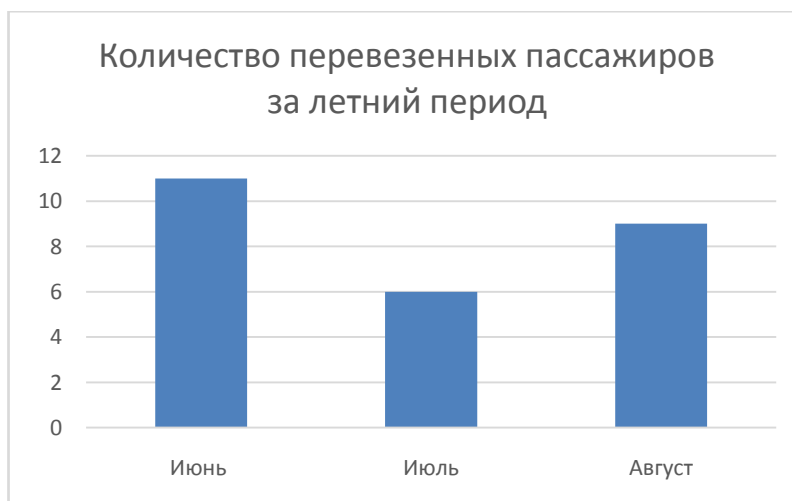


Диаграмма №1. Количество перевезенных пассажиров за летний период.

Я посещал Оренбургскую детскую железную дорогу в период с 2013 по 2019 год, прошел общий курс железных дорог и принимал участие в организации движения пассажирских поездов и обслуживании пассажиров в летний период на полигоне Оренбургской детской железной дороги. Попробовал себя в качестве ревизора, стрелочника, проводника, ПВМщика и СЦБиста. Справился со всеми специальностями.

Контролер-ревизор назначается для того, чтобы не допускать безбилетного проезда пассажиров. Он обязан:

- быть вежливым и культурным в обращении с пассажирами, но требовать от них выполнения всех правил проезда в поездах;

- проверять билеты у пассажиров, находящихся в вагоне, в том числе и у юных железнодорожников;

- при проверке обращать внимание на годность и правильность проверяемого билета.

Стрелочник назначается для приготовления маршрутов приема, отправления, проследования поездов и производства маневровой работы. Обязанности:

- проверить наличие стрелочного инвентаря и сигналов, согласно описи, находящейся на посту;

- во время дежурства держать стрелки запертыми в нормальном положении и переводить их для приема, пропуска, отправления поездов, производства маневровой работы только по распоряжению дежурного по станции (ДСП);

- обеспечить исправную и бесперебойную работу стрелочных переводов, содержать их в чистоте, тщательно смазывать и подкреплять ослабшие болты и костыли;

- при проходе поезда внимательно следить, в полном ли составе проследовал поезд.

- все поезда, отправляющиеся со станции, провожать со свернутым желтым флажком, а прибывшие поезда встречать с развернутым желтым флажком;

- соблюдать технику безопасности.

Проводники вагонов назначаются для поддержания технического, санитарного состояния вагонов и культурного обслуживания пассажиров. Обязанности:

- при приеме дежурства произвести приемку вагона (внешний вид, внутреннее оборудование, инвентарь, санитарное состояние);

- производить посадку пассажиров только после оповещения об этом по радио или после выхода из вагона прибывших пассажиров;

- во время посадки пассажиров все двери в вагонах, кроме двери, через которую производится посадка, должны быть закрыты, проводник должен находиться у рабочего тамбура на перроне и проверять билеты;

- при отправлении поезда со станции и при подходе поезда к станции находиться в вагоне с установленными сигналами;

- следить, чтобы во время движения пассажиры не находились в тамбуре, на переходных площадках, подножках вагона;

- вести себя вежливо и культурно;

- предупредить пассажиров о предъявлении проездных билетов контролерам-ревизорам;

- по окончании дежурства произвести внутреннюю уборку вагонов;

- соблюдать правила техники безопасности [1].

Электромеханик СЦБ - одна из самых непонятных для непосвященного человека железнодорожных профессий.

Эти специалисты имеют дело с устройствами сигнализации, централизации и блокировки, сокращенно - СЦБ. Так называют систему технических средств, используемых для регулирования и обеспечения безопасности движения поездов (другими словами, для предотвращения столкновений и сходов с рельсов).

«Железнодорожным спецназом» называют представителей этой профессии, потому как отвечают они за системы и механизмы, сбои в работе которых могут повлечь за собой катастрофические последствия. Уровню ответственности соответствуют и требования, предъявляемые к сотрудникам. Наблюдательность, терпение, сила воли, склонность к кропотливой, иногда монотонной работе – без этих личных качеств не удастся постигнуть даже азы профессии. Работать нужно напряженно, четко, ведь работает электромеханик при постоянном движении поезда [2].

По окончании 9 классов у меня не возникло дилеммы, куда поступить учиться, ведь о специфике труда железнодорожника я знаю не понаслышке. Поэтому неудивительно, что я в ОТЖТ. Я обучаюсь на отделении ОПУ. По окончании техникума смогу быть начальником

станции III-V класса, зав контейнерной площадкой, дежурным по сортировочной горке, поездным или маневровым диспетчером, сигналистом, составителем поездов и еще много кем. Я не ошибся, что выбрал профессию железнодорожника. Ведь она очень актуальна в наши дни.

Социальная значимость профессии в обществе такова, что невозможно представить жизнь современного общества без сети железнодорожных путей, покрывших не только территорию нашей страны, но и весь мир. Железные дороги связывают разные государства, города, по ним быстро и комфортно доставляются грузы и пассажиры в любые уголки мира. Этот способ передвижения, в отличие от авиатранспорта, относительно безопасен, и поэтому он чаще выбирается пассажирами для поездок.

А **уникальность этой профессии** выражается в широте её сферы деятельности. В число железнодорожников входят и рабочие по укладке / ремонту железных дорог, и высококвалифицированные машинисты, и начальник вокзала, и деликатный обслуживающий персонал ведомства РЖД.

В любой профессии есть свои плюсы и минусы. Железная дорога - не исключение. В таблице перечислены преимущества и недостатки профессии железнодорожника.

Таблица 1

Преимущества и недостатки профессии железнодорожника

Преимущества	Недостатки
востребованность профессии	высокий уровень внимания и ответственности
важность и значимость работы	тяжелый физический труд
льготы (бесплатный проезд на электропоездах, путевки в санатории, детские лагеря)	работа по сменам, часто по ночам, частые командировки
знакомство с новыми людьми	неблагоприятные погодные условия
достойный стабильный уровень зарплат	абитуриенты при поступлении в железнодорожные учебные заведения преодолевают большой конкурс
возможность посещать новые города	случается общение с неадекватными людьми
карьерный рост	работа в условиях многозадачности

Главными чертами работника железной дороги должны стать ответственность, внимательность, бдительность, профессионализм. Кроме того, общение сотрудников железной дороги с большим количеством пассажиров требует коммуникабельности, стрессоустойчивости и неизменной доброжелательности.

Для того, **чтобы стать железнодорожником**, нужно пройти обучение в Оренбургском техникуме железнодорожного транспорта.

Работа железнодорожника нелегкая, нужны люди сильные, смелые, выносливые. Однако в этой профессии наряду с трудностями много романтики. Поэтому железная дорога выбирает настойчивых, умных и смелых людей. И мне хотелось бы встать в их строй. Закончить свою статью о моей будущей специальности хотелось бы словами из песни:

Сейчас, в стремительное время,
В эпоху новых скоростей,
Ничуть не меньше стало бремя
Надежных рельсовых путей.
Так пусть страна в составах скорых
Летит на свет грядущих лет,
И пусть в глазах у семафоров
Всегда горит зеленый свет.

Гудок тепловоза, шипение воздуха тормозов, на ступеньках вагонов стоят проводники, приветливо улыбаясь, дежурный, подняв руку, дает зеленый свет составу. Поезд пошел, набирая ход.

Счастливого пути вам, Российские железные дороги!

Таблица 2

Выполнение объемных показателей работы ОДЖД в летний период 2019 – 2020 годов

№	Месяца	Летний период 2019			Летний период 2020			Сравнения
1		кол-во вагонов	удвоен. расстоян. (км)	пассаж. вагоно-км	кол-во вагонов	удвоен. расстоян. (км)	пассажир. вагоно-км	
2	июнь	5	5,8	23	2	5,8	12	
3	июль	4	5,8	29	3	5,8	17	
4	август	5	5,8	29	3	5,8	17	
всего		98			58			
сравнение %								

Сокращения

В настоящей статье применены следующие сокращения:

ОТЖТ ОрИПС – Оренбургский техникум железнодорожного транспорта
Оренбургского института путей сообщения;
СамГУПС – Самарский государственный университет путей сообщения;
ОДЖД – Оренбургская детская железная дорога;
СЦБ - сигнализация, централизация и блокировка;
ПВМ – поездной вагонный мастер;
ОПУ - организация перевозок и управление на транспорте;
РЖД – российские железные дороги.

Список литературы

1. Калинина Ю.А. «Памятка юному железнодорожнику», учебно-методическое пособие// печать ДЦНТБ, заказ № 244, 200 экз, 2013 г.- 16 стр. – Текст : непосредственный.
2. Терешина, Н. П. Железнодорожный транспорт: учебник для технических специальностей / Терешина Н. П., Левицкая Л. П., Шкурина Л. В. – Москва : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 536 с. – Текст : непосредственный

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ТЕХНИК ПО КОМПЬЮТЕРНЫМ СИСТЕМАМ

Лазарев Е.А.

Научный руководитель: Романова Е.А.

Филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения» в г. Тамбове, г. Тамбов, Россия

Я учусь в Тамбовском техникуме железнодорожного транспорта по специальности «Компьютерные сети». Данная профессия является весьма сложной, но очень востребованной. Ведь в наше время компьютеры и все что с ними связано стали частью жизни каждого человека, почти во всех сферах деятельности, если не во всех, используются компьютеры. Нельзя представить жизнь без этого чуда техники, так как не будь этого устройства, люди бы все сложные математические, текстовые, графические операции

выполняли вручную, что очень долго и муторно. А, как известно, каждой технике нужен специалист, который в ней разбирается и может работать с ней, а также чинить или усовершенствовать. Грубо говоря, к этому я стремлюсь, учась по данной специальности. Хотя может быть и кажется, что это легко, но на самом деле это не так просто, ведь для хорошего специалиста важно не только знать периферийные устройства компьютера и иметь какие-то простейшие навыки в работе с ПК, а нужно знать английский язык, также нужно уметь работать на разных языках по типу C++, Java, Pascal и т.д., помимо этого вы обязаны уметь работать на разных операционных системах, таких как Ubuntu Linux, Microsoft Windows и др. Это и многое другое необходимо, чтобы достичь максимальных высот в этой профессии.

Многие, наверное, думают, что компьютерщик - это скучная профессия, ведь ты сидишь на одном месте большую часть времени или находишься постоянно в помещении и ничего, кроме как компьютера и все что с ним связано, не видишь. Отчасти это правда, но ведь люди не видят другой стороны медали, когда ты работаешь за компьютером, пишешь какую-либо программу, выполняешь какие-либо операции, да даже просто ковыряешься в компьютерном железе, ты получаешь удовольствие, ведь написание программы, может сравниться с написанием книги, а если ты поймал волну, то уже не возможно остановиться. Поэтому время за компьютером течет незаметно, ты можешь сесть работать днем, а закончить поздно вечером. Так как мне это близко, именно поэтому я выбрал данную профессию. Но каждый специалист несет большую ответственность за свое дело и должен соблюдать меры безопасности, а все знают, где как не на железной дороге требуются такие специалисты, ведь именно работники, связанные с РЖД, должны быть максимально дисциплинированы, т.к. несут большую ответственность за жизни людей. Именно поэтому я решил, что где как не в техникуме железнодорожного транспорта, меня научат быть ответственным, уравновешенным, серьезным, надежным. И я был прав, обучение в данном заведении дается мне легко, но это не связано с тем, что здесь плохо относятся к студентам или плохо обучают, просто все это мне близко к сердцу, и я уже так проникся любовью к железным дорогам, что не могу представить жизни без них.

Наверное, многие думают, что на железной дороге не нужны специалисты по компьютерным сетям, и может лет 30 назад вы бы были правы, но сейчас такие времена, что помимо слесарей, монтажников, техников, нужны компьютерщики. Ведь, как я уже говорил, нельзя представить любую деятельность без вмешательства компьютеров, а для компьютеров, соответственно, нужны специалисты. Вот для примера показана карта железных дорог на рис.1, и можно увидеть, что в каждом уголке нашей необъятной страны проходит железная дорога, так что место для работы точно найдется.



Рис.1. Карта-схема железных дорог России

Также в качестве примера могу показать несколько конкретных профессий в сфере компьютерных технологий.

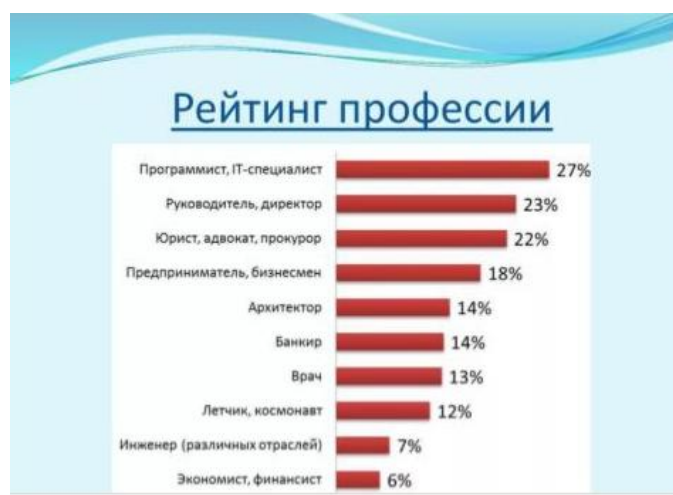
Главный вычислительный центр:

- директор;
- первый заместитель (заместитель) директора;
- главный инженер;
- программист (всех категорий);
- электроник (всех категорий).

Информационно-вычислительный центр:

- начальник информационно-вычислительного центра;
- первый заместитель (заместитель) начальника информационно-вычислительного центра;
- главный инженер;
- программист (всех категорий);
- электроник (всех категорий).

И это только малая часть списка профессий, которые можно получить, если учиться по специальности «Компьютерные сети». По многим статистическим данным, в России на данный момент одной из самых востребованных профессий, является специалист по компьютерным системам, программист.



Так как я учусь в техникуме железнодорожного транспорта, мне стало интересно, как же давно компьютеры стали применять на железной дороге, и вот что я узнал. Применение на железнодорожном транспорте средств вычислительной техники началось в 1958-1965 гг., когда стали решаться задачи оптимизации плана формирования и графика движения поездов на их основе. Отделением вычислительной техники ВНИИЖТ была разработана общая концепция создания будущей автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом (АСУЖТ) (рис 2.) и с помощью ЭВМ решен ряд прикладных инженерно-экономических задач. В последующие годы продолжалось поэтапное внедрение АСУЖТ как составной части общегосударственной автоматизированной системы сбора и обработки информации для учета, планирования и управления народным хозяйством СССР.



Рис. 2. АСУЖТ

АСУЖТ представляет собой совокупность административных, технологических и экономико-математических методов, средств вычислительной техники и связи, позволяющих эффективно управлять работой железных дорог. В настоящее время на всех железных дорогах имеются свои вычислительные центры (ВЦ). Созданы и функционируют Главный вычислительный центр — филиал ОАО «РЖД» (ГВЦ), а также информационно-вычислительные центры на многих производственных предприятиях (сортировочных станциях, ремонтных заводах и др.), в научно-исследовательских организациях и высших учебных заведениях путей сообщения, пункты передачи данных из линейных предприятий в ВЦ железных дорог.

И в завершение я бы хотел еще раз назвать преимущества моей профессии. Это стремительный рост заработной платы в процессе работы. Чем опытнее работник, тем выше

у него доход; неограниченная сфера деятельности; востребованность на рынке труда. Как я уже говорил, сегодня эта профессия является одной из самых востребованных и популярных.

И, наверное, как многие поняли, я нисколько не жалею о том, что пошел учиться, по специальности «Компьютерные сети» в техникуме железнодорожного транспорта. И с гордостью могу сказать, что МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ТЕХНИК ПО КОМПЬЮТЕРНЫМ СЕТЯМ.

Список литературы

1. <http://www.rgd.matrixplus.ru/stat026.htm>
2. <https://vawilon.ru/statistika-rzhd/>
3. <https://edunews.ru/professii/obzor/transportnye/zheleznodorozhnik.html>

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - ТЕХНИК В ОБЛАСТИ СВЯЗИ

Зайцева О.Ю.

Научный руководитель: Малеева И.В.

Тамбовский техникум железнодорожного транспорта - филиал ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», г. Тамбов, Россия

21 век называют веком информационных технологий. Современный человек не только осваивает околоземное пространство, но и изучает другие планеты, посылая туда космические станции, с помощью сложнейшей техники ведет исследование океанов и морских глубин. Все эти достижения можно наблюдать в режиме реального времени посредством интернет-ресурсов. В настоящее время информационные технологии применяются во всех отраслях экономики и промышленности, в том числе на железнодорожном транспорте.

Обучаясь по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования», я получаю профессию связиста или техника в области связи на железнодорожном транспорте. Связист – это специалист, обеспечивающий бесперебойную работу сетей, направленных на передачу информации.

Потребность передачи информации на расстояние развивалась вместе с развитием человеческого общества. С развитием науки и техники средства общения постоянно совершенствовались. В 1793 г. Клод Шапп изобрел визуальное телеграфирование. Его шифр состоял из 92 страниц, на каждой из которых было 92 слова. Первая линия «оптического телеграфа» была построена в 1794 г. и соединяла между собой Париж и Лилль. За 2 минуты сигнал проходил около 265 км.

В России такие телеграфные линии появились позже. В 1835 г. телеграф связал Санкт-Петербург, Царское Село и Гатчину. Самая длинная в то время линия протяженностью 1200 км соединила Санкт-Петербург и Варшаву в 1839 году.

Настоящей революцией в области передачи сообщений на дальние расстояния стало изобретение электромагнитного телеграфного аппарата П.Л. Шиллингом в 1832 г., а затем и С. Морзе в 1837 году. В 1840 г. Морзе придумал свою гениальную азбуку – телеграфный код на основе точек и тире. Телеграфная связь оставалась единственным видом электрической связи до появления телефона в 1876 году.

Одновременно с техническими устройствами развивались воздушные и кабельные линии связи. В 1851 г. кабельная линия соединила Санкт-Петербург с Царским Селом. А в 1854 г. появилась воздушная телеграфная линия между Москвой и Санкт-Петербургом. В 1895 г. российский ученый А.С. Попов создал первый в мире радиоприемник.

На российских железных дорогах телеграфная связь стала необходимой для регулирования движения поездов. В середине XIX в. на Николаевской железной дороге работало 74 телеграфных аппарата.

В 1880 году на железных дорогах России впервые был применен телефон изобретателя П.М. Голубицкого. Именно он объединил микрофон и телефон в одной трубке.

В начале XX века важной вехой в развитии техники связи стало появление электронных ламп. Первой важной научно-исследовательской организацией стала Нижегородская лаборатория, созданная в 1918 г.. Здесь были построены первые мощные радиопередатчики, а в октябре 1923 г. впервые опробовано диспетчерское управление движением поездов. В 1929 году в СССР была построена первая АТС, в это же время на железнодорожном транспорте стала использоваться аппаратура высокочастотного телефонирования.

В 30-е гг. XX в. проводились работы по радиофикации пассажирских поездов и вокзалов, разрабатывались способы связи с остановившимся в пути поездом. Во время Великой Отечественной войны задачей особой важности стала организация восстановительных колонн. После войны необходимо было восстанавливать проводную связь.

В 1965 г. начался новый этап развития связи на железнодорожном транспорте, во время которого происходила замена воздушных линий связи на кабельные линии. В 1972 г. началось серийное производство УКВ радиостанций станционной радиосвязи стационарной ЖР-У-СС и ЖР-У-ЛС, заменивших ЖР-5 и ЖР-5М.

В 1974 году была проведена унификация аппаратуры станционной технологической связи и созданы комплекты аппаратуры КАСС-ДСП, КАСС-ДЦ, КАСС-ДСЦ и коммутаторы технологической связи КТС. К 90-м гг. прошлого века были заменены 80% линий связи на основных направлениях, введены в действие системы передачи, работающие по кабельным линиям (К-60П, К-24Т), технологическая связь переведена на каналы тональной частоты.

Совершенно новый вид связи – передача данных, возникает в начале 50-х гг. прошлого века. В 1975 г. появились первые в мире локальные сети (Ethernet). Такой сетью удобно пользоваться в рамках одного предприятия, на небольшой территории. Сеть Internet создавалась для объединения разнородных локальных и глобальных систем.

На смену электромеханическим, электронным, и квазиэлектронным АТС пришли цифровые автоматические телефонные станции. В результате развития новых информационных технологий на железнодорожном транспорте создаются новые службы, которые улучшают систему продажи и резервирования мест в пассажирских поездах, предоставляют услуги по передаче дискретной информации.

В настоящее время существуют два крупных направления развития услуг связи: услуги сотовой и персональной сетей связи и мультимедийная связь.

Сегодня невозможно представить себе работу железнодорожного транспорта без разнообразных средств связи. Для связи с подвижными объектами используются системы: поездной, станционной, ремонтно-оперативной радиосвязи, оповещения.

Исходя из вышесказанного, можно с уверенностью сказать, что моя будущая профессия самая интеллектуальная из технических железнодорожных профессий. Большая часть знаний, составляющих профессиональную базу, относится к области физики, радиотехники и другим смежным наукам. Связист отвечает за надежную работу радио- и электрооборудования и аварийного электропитания, поэтому он должен обладать такими качествами как ответственность, аккуратность и внимательность.

Несмотря на то, что моя специальность называется «Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования», я смогу работать не только на железнодорожном транспорте, но и в других отраслях, где есть сети связи, например, на предприятиях связи любых форм собственности, имеющих лицензии на услуги подвижной радиосвязи, подвижной радиотелефонной связи, персонального радиовызова; в структурах, обладающих средствами спецсвязи: милиция, скорая помощь, банки, крупные предприятия торговли и сервиса.

Можно много говорить о профессии связиста, ведь эта отрасль постоянно развивается. На смену одним достижениям науки и техники приходят другие. И от этого интерес к

профессии только возрастает. Хочется совершенствоваться и узнавать что-то новое. После окончания техникума я планирую продолжить свое образование в техническом вузе.

Список литературы:

1. Мизерная, З.А. Введение в специальность Эксплуатация средств связи: Учебное пособие для студентов техникумов и колледжей ж.-д. транспорта/ З.А. Мизерная Текст: непосредственный. – Москва : Маршрут, 2006. – 184 с. – Текст : непосредственный
2. Тамбовский техникум железнодорожного транспорта - филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования : Официальный сайт .- Режим доступа: <http://ttgt.1gb.ru/>. – Текст : электронный

ЭЛЕКТРОМОНТЕР СВЯЗИ

Иванов И.М.

Научный руководитель: Кабанова А.А.

*Филиал ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» -
Томский техникум железнодорожного транспорта, г. Томск, Россия*

Электромонтер связи – это человек, который занимается ремонтом, обслуживанием и эксплуатацией радиоэлектронного оборудования и линий связи на железной дороге [1]. Это ответственная должность, так как от качества и своевременности полученной информации напрямую зависит безопасность движения поездов. От электромонтера требуется наличие среднего специального образования, а высшее техническое образование дает дополнительные возможности для карьерного роста.

Если кто-то считает, что эта работа однообразна, то он глубоко ошибается. Электромонтеру приходится выполнять множество интересных и важных операций, для которых требуются прочные знания электротехнических дисциплин и соблюдение требований руководящих документов и инструкций. Заглянем для интереса в квалификационный справочник: «...электромонтер связи должен знать:

- схемы обслуживаемого оборудования и аппаратуры;
- схемы передачи питания и сигнализации;
- порядок и методы измерения, и испытания каналов и проводов;
- принципы работы коммутационных и защитных устройств;
- принципы работы оборудования и аппаратуры;
- общая информация о различных линиях связи;
- инструкции связанные с направленной работой;
- методы испытаний и наладки используемого оборудования и оборудования;
- основные виды возможных повреждений и способы их устранения;
- правила технической эксплуатации оборудования;
- правила техники безопасности, пожарной охраны и охраны труда.

- правила оказания первой медицинской помощи при поражении электрически током...[2]», - впечатляющий перечень! А ведь, помимо знаний, нужны еще и практические навыки: работа с паяльником, с монтажным инструментом, измерительным оборудованием, земляные работы и работы на высоте.

Электромонтеры связи могут работать в разных направлениях [3], самыми частыми из них являются: линейная и кабельная бригада, КРП (контрольно-ремонтный пункт), абонентский отдел.



Рис. 1. Обслуживание воздушной линии связи

Линейные бригады занимаются монтажом, ремонтом и обслуживанием абонентских линий. Кабельные бригады, как уже понятно из самого названия, следят, чтобы кабель всегда был в хорошем состоянии и не выходил из строя.



Рис. 2. Прокладка кабельной линии

В КРП занимаются прямой починкой оборудования, распайкой схем, выявлением и устранением причин поломок. Абонентский отдел работает непосредственно с самими абонентами, принимают и обрабатывают заявки от клиентов.



Рис. 3. Обслуживание станционного оборудования

Работы много и на каждую нужен квалифицированный специалист, потому что на его плечах лежит большая ответственность – передача информации [4].

Помимо железной дороги электромонтёры востребованы в ООО «ЭнергоСвязьСтрой», а так же в ОАО «Ростелеком», в ЗАО «Телеком», ОАО «Ростелеком» и во многих других небольших коммерческих, частных, государственных предприятиях, где есть своя внутренняя проводная связь.

Но ОАО «РЖД» является одной из самых крупных корпораций в России, и в ней работает огромное количество людей, и кому как не связистам обеспечивать всех качественной и стабильной связью, не только для общения между сотрудниками, а также для обеспечения безопасности пассажиров и самих работников.

Связь есть везде, а где есть связь, то там нужны и связисты.

Список литературы

1. О профессии электромонтера линейных сооружений телефонной связи и радиофикации: сайт – URL: [<https://postupi.online/professiya/elektromonter-po-remontu-linejno-kabelnyh-sooruzhenij-telefonnoj-svyazi-i-provodnogo-veschaniya/>] (дата обращения 4.12.2020). – Текст электронный.
2. Должностная инструкция электромонтера связи и радиофикации: URL: [https://jobs.ua/rus/job_description/view/196] (дата обращения 7.12.2020). Текст электронный.
3. Электромонтер станционного оборудования телефонной связи ЕТКС: URL: [<https://promresgroup.ru/law/elektromonter-stanc-oborudovaniya-telefonnoj-svyazi-etks>] (дата обращения 10.12.2020). - Текст электронный.
4. Электромонтер связи: сайт – URL: [<https://kurskpu.ru/nash-prof/monter-svyazi.html>] (дата обращения 4.12.2020). – Текст электронный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ - СВЯЗИСТ

Шокарев Д.С.

Научный руководитель: Кабанова А.А.

Филиал ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» - Томский техникум железнодорожного транспорта, г. Томск, Россия

Новые технологии, его величество «цифра», цветные картинки, которые можно таскать по экрану гаджета пальцем, пересылать друг другу и т. д. Мало, кто хочет сейчас учиться - все хотят уметь. Причём уметь одно и то же: слушать в Интернете музыку, смотреть кино и закачивать фотографии в социальные сети, опять же, водить пальцем по экрану гаджета. Но мало кто задает себе вопрос: «А как это работает: телефон звонит, картинки закачиваются, сайты выдают информацию, звук и речь переносятся на большие расстояния?!» В свое время, я задал себе этот вопрос. А чтобы найти на него ответы, я решил освоить профессию связиста.

Профессия связиста — это, прежде всего высокотехнологичная профессия, которая требует определенных знаний электротехники, правил электробезопасности, законов физики и математических правил [1]. Связисты – это техническая интеллигенция. Интеллигентами издавна назывались учителя, инженеры, врачи — это люди умственного труда, обладающие образованием и специальными знаниями в области науки и техники.

Одним из самых важных специалистов на железной дороге является, конечно же, связист. Давайте на минуту, нет на, пять, представим, что устройства связи остались без присмотра! Да-да, без присмотра! И вот, к чему это приведет. Электромеханик не может связаться с дежурным по станции (ДСП) по перегонной связи (ПГС), чтобы сообщить о неисправностях устройств связи на перегоне (рис. 1).



Рис. 1. Электромеханик связывается с ДСП ближайшей станции по ПГС

Не работает устройство информирования о приближении поезда по станции, поездной диспетчер (ДНЦ) не может вызвать ДСП, энергодиспетчер (ЭЧД) не может управлять сетевым районом и вовремя отключит секцию питания участка и. т.д. Да это же настоящий коллапс! Перевозочный процесс замрет без своевременно полученной информации, ведь информация – это не только технологический процесс, но и безопасность движения, а значит, чья-то жизнь.

Поэтому необходимо обеспечить эффективность, надежность и наивысшую степень удобства и безопасности обслуживания, которые в свою очередь определяются необходимым, достаточным и обоснованным качеством и уровнем всех видов связи и требований по конкретному виду оборудования, реализованных с учетом специфики условий его эксплуатации.

Сложно? Конечно, сложно! Но, именно высокая степень значимости привлекает многих в профессии электромеханика связи.

Когда погружаешься в процесс изучения тонкостей профессии, то становится все простым и понятным. И так, чтобы поезда перевозили из пункта А в пункт Б грузы, пассажиров необходима надежная работа устройств связи и вспомогательного оборудования, обеспечиваемая исполнением графика технологического процесса (ГТП) в заданный период времени [2]. ГТП, как раз и проводит электромеханик (рис. 2). Проведение ГТП является тем процессом, который выявляет предотказное состояние оборудования. Электромеханик пришел, определил состояние устройств связи, по необходимости заменил или устранил неисправность, тем самым обеспечил безаварийную работу вверенных ему объектов. Просто? Просто! Потому что всему нужна своевременность, которая обеспечит устройствам связи безаварийную эксплуатацию. В момент проведения ГТП, электромеханик становится Шерлоком Холмсом, он должен по незаметным обычному человеку признакам, предвидеть возможные нарушения в работе устройств связи и предотвратить возникновение неисправности.

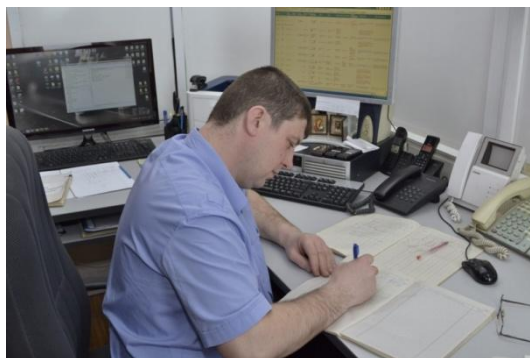


Рис. 2. Проведение ГТП электромехаником

Профессия электромеханика достаточно увлекательна, потому что все, что происходит вокруг нас, практически все сделано их руками: установлено, запаяно, скручено, подвязано, запрограммировано, нажата кнопка «ВКЛ», а вот «ВЫКЛ», только при выполнении в рамках вышесказанного ГТП.

Сегодня, связисты железнодорожного транспорта стоят на пороге значимых событий в жизни хозяйства связи Российских железных дорог. Технологии не стоят на месте и все дальше и прочно входят в ежедневную эксплуатацию устройств радио и связи. На смену аналогового оборудования приходят цифровые технологии (рис. 3).



Рис. 3. Организация выездной конференцсвязи

Высокоскоростная технологическая сеть передачи данных, цифровые АТС с реализацией VoIP, организация связи по проводным и беспроводным каналам связи, выездные точки видеоконференций, запуск беспилотного летательного аппарата (БПЛА) и видеосъемка места аварийно-восстановительных работ (рис. 4), работа полуавтоматической блокировки по цифровым каналам связи, организация выезда передвижного узла связи (ПУС) (рис. 5) с организацией связи по проводным и беспроводным каналам связи в ситуационный центр ОАО «РЖД».



Рис. 4. БПЛА



Рис. 5. ПУС

Перечислять все виды работ, выполняемые электромеханиками, не хватит и всех страниц, предоставленных в наше распоряжение. Главное понять, что без присутствия человека (электромеханика) ни одна железка, даже самая высокотехнологичная не будет работать весь срок, заложенный производителем.

Быть работником Центральной станции связи: стабильном, динамически развивающемся предприятии, способном предоставлять широкий спектр услуг технологической связи для крупнейшей Российской транспортной компании – очень привлекательная перспектива для молодого специалиста, которым является выпускник техникума.

Мы, будущие связисты, точно знаем одну очень простую вещь: с помощью техники и технологий можно всегда добиться тех целей, которые мы ставим перед собой. Именно нам, молодым электромонтерам, электромеханикам, задавать вектор направления в производственной среде, именно мы даем результат, по которому судят о предприятии в целом.

Железнодорожная связь является быстро развивающейся отраслью науки и техники, и ее использование позволяет в последние годы осуществить прорыв в производственных технологиях на транспорте, в социальной сфере, бизнесе, решении личных проблем [4].

Отрадно видеть, что молодежь все чаще стремится получить образование и быть, прежде всего, образованными в обществе, где каждый день происходят изменения на политическом и техническом уровне. Нужно быть готовыми, стать частью этого общества. С гордостью надо отметить, что таких - большинство.

Список литературы

1. Гуменюк А. Д., Журавлев В. И., Мартюшев Ю. Ю. и др. Основы электроники, радиотехники и связи. – Москва : Горячая Линия – Телеком, 2015. – Текст : непосредственный.
2. Информационные технологии в РЖД //www.tadviser.ru: . – Режим доступа : <https://www.tadviser.ru/index.php/Статья> : Информационные технологии в РЖД открытый (дата обращения 22.10.2020)
3. Сопровождение цифровой трансформации //www.rzdtech.ru: – Режим доступа: <https://www.rzdtech.ru>, открытый (дата обращения 22.10.2020)
4. Связь нового поколения открывает дороге будущее //gudok.ru: . – Режим доступа: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1490758/>, открытый (дата обращения 22.10.2020)

МОЯ СЕМЬЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Федотов Р.Р.

Научный руководитель: Чувахина Т.Н.

Узловский железнодорожный техникум — филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая, г. Узловая, Россия

Я, Федотов Роман Романович являюсь студентом железнодорожного техникума. Однажды, посмотрев по телевидению программу о железнодорожном транспорте, я задумался над словосочетанием «Семья железнодорожников», которое много раз использовалось там. Вот и я решил провести исследование в своей семье на принадлежность ее членов к той или иной железнодорожной профессии.

Про профессию папы я уже многое знал еще с младенческих лет, так как я очень часто бывал у него на рабочем месте. Однако и мама тоже имеет, хотя и косвенное, отношение к железной дороге. Сначала она училась в нашем железнодорожном лицее и была выпускницей его самого первого выпуска в 1992 г., затем она окончила Санкт-Петербургский Государственный Университет Путей Сообщения (ПГУПС), ранее он имел аббревиатуру ЛИИЖТ.

Моя прабабушка - Жмаева Нина Алексеевна

Начала она свой путь на железной дороге с работы кондуктором вагонов в 18 лет. Кондуктор — одна из первых железнодорожных профессий. Кондукторы в то время выполняли очень важную обязанность: включали и отпускали тормоза. В обязанности кондуктора грузовых поездов в разные века входит их обслуживание при формировании состава, он обеспечивает сохранность грузов, участвует в опробовании тормозов. Проработав год, моя прабабушка получила травму (лишилась ноги на работе), и потом всю жизнь она трудилась билетным кассиром на вокзале станции Ржев-2 Октябрьской железной дороги. Кассир не только продает билеты пассажирам, но ещё и занимается оформлением и проверкой документов. За этими вполне обыденными для железнодорожника словами скрывается высокая степень ответственности, прежде всего, материальной. Среди основных обязанностей билетного кассира – распределение мест и продажа билетов, полный контроль пассажирооборота. Совсем недавно работа кассира автоматизировалась. Раньше она созванивалась с билетной группой ст. Ржев – 2 Октябрьской железной дороги, узнавала о наличии мест на проходящие поезда, и дальше при их наличии оформляла проездные документы, скрепляя их компостером, который указывал дату отправления. Номер поезда, вагон и номер места заполнялись вручную. Билеты на поезда пригородного назначения были небольшие, картонные, а билеты на поезда дальнего следования – бумажные, на которых тип вагона вырезался слева по линиям, а номера поезда, вагона и места также записывались вручную и на нем закреплялась дата отправления компостером. Общий трудовой стаж составил 42 года.

Мой прадедушка - Федотов Георгий Станиславович

После окончания школы машинистов в пос. Вожега Вологодской области, он начал свою трудовую деятельность. Сначала работал на паровозах помощником машиниста, а потом по приезду в наш город стал машинистом тепловоза. Машинист на железнодорожном транспорте — это специалист, осуществляющий управление в старину паровозом, в настоящее время — тепловозом и электровозом. В обязанности машиниста входило следующее:

- руководство и контроль за членами локомотивной бригады;
- управление грузовым поездом (мой прадед управлял только грузовыми составами);
- прием и контрольно-технический осмотр локомотива;
- обеспечение рационального режима управления локомотивом;
- обеспечение правильного режима работы локомотива, прицепных вагонов и узлов;
- контроль за сигналами, состоянием железнодорожного полотна, показателями контрольно-измерительных приборов в пути следования;
- обеспечение безопасности и соблюдение графика движения поезда;
- выполнение оперативных распоряжений работников, ответственных за движение поезда и производство маневров;
- контроль за сохранностью в пути следования и своевременной доставкой груза;
- своевременное устранение, выявленных в пути следования неисправностей;
- выполнение служебного ремонта локомотива в составе локомотивной бригады.

Профессия «Машинист» очень интересная и увлекательная. Машинист все время находится в дороге, проезжая множество станций, полустанков. Происходит знакомство с людьми различных национальностей, их бытом и нравами. Таким образом, мой прадедушка посвятил свою жизнь служению железной дороге, несмотря на то, что у машинистов жесткий график труда и отдыха, управление поездом происходило не только в светлое время суток, но и ночью, поэтому машинисту должна быть присуща бдительность, осмотрительность, наблюдательность, осторожность и сообразительность при возникновении экстремальных ситуаций. Очень часто были и летальные исходы, про которые прадедушка очень редко рассказывал своим родным. Люди, решавшие покончить свою жизнь на железнодорожных путях, не задумывались о том, что тормозной путь железнодорожного состава составляет более 1 км, даже при экстренном торможении. Но и это не сломило моего прадеда, он достойно трудился на железной дороге и его трудовой стаж составил 43 года.

Мой дедушка - Федотов Евгений Георгиевич

Он начал свою трудовую деятельность в Узловой автобазе станции Ржев — 2 Октябрьской железной дороги. Работал водителем автомашины начальника железнодорожного вокзала. Но так случилось, что его работа на железнодорожном предприятии составила всего 3 года.

Мой папа - Федотов Роман Евгеньевич

Его трудовая деятельность началась сразу после школы, он и по сей день работает в Путьевой машинной станции — 199 ОАО «РЖД» машинистом хоппер-дозаторной вертушки (ХДВ). Он заочно окончил ПГУПС (механический факультет) по специальности «Строительно-дорожные машины». Но его так привлекла эта работа, что он так и продолжает трудиться в должности машиниста. В его обязанности входит:

- сопровождение вагонов ХДВ к месту погрузки (карьер) и месту выгрузки;
- контроль за вагонами в пунктах погрузки. Вагоны загружаются щебнем различной фракции;
- во время проведения, капитального и текущего ремонтов железнодорожных путей, производят подсыпку щебнем определенного назначения железнодорожного пути. Значение подсыпки регулируется дозатором вагона, и оно определено нормативными значениями.

Как правило, ремонтные работы производятся в теплое время года с ранней весны и до поздней осени. Погрузка хопров в зимнее время года производится в карьерах Карелии, а дальше происходит их выгрузка на производственной базе вблизи станции Ржев. Производство работ происходит согласно утвержденным планам и графикам, поэтому запас щебня формируется зимой. Работа у моего папы вахтовая, каждый раз он трудится не в одном и том же месте, поэтому его привлекает посещение различных городов. Как правило, в свободное время он бывает в городах, на озерах, любуясь красотами природы нашей России. Его общий трудовой стаж составляет 20 лет.

Мой дедушка - Сущенко Михаил Викторович.

Свою жизнь с железной дорогой связал еще со студенческих лет. Он окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Строительство железных дорог». Проходил службу в железнодорожных войсках, а затем началась его трудовая деятельность в должности мастера, затем прораба Строительного управления - 323, а потом и в должности начальника строительно-монтажного управления 683 ст. Ржев Октябрьской железной дороги. Данное предприятие занималось строительством промышленных и гражданских объектов на железной дороге. Основными его обязанностями, как начальника управления, было:

- осуществление технического надзора над качеством и сроками выполнения строительно-монтажных работ;
- осуществление контроля над качеством и соответствием применяемых материалов, выполнением требований безопасности при проведении строительно-монтажных работ;
- осуществление контроля и координирование работ по обеспечению высокого технического уровня строительства и технологической последовательности при выполнении строительно-монтажных работ;
- проведение анализа причин, вызывающих срывы сроков и ухудшение качества строительно-монтажных работ, принятие корректирующих мер по их предупреждению и устранению;
- контроль над формированием систематической отчетности, подготовкой периодической и оперативной информации по строительству;
- согласование заявки по комплектации объекта материалами, оборудованием и осуществление контроля их исполнения;
- проведение контроля над своевременным выполнением геодезических работ в соответствии с нормативными документами по данному объекту строительства;
- проведение контроля над работой по приемке, проверке и формированию исполнительной документации, передачей ее в соответствующие структурные подразделения.

Общий стаж работы на железной дороге составил порядка 7 лет, но под его руководством были возведены здание МРЦ, здание ШЧ, пункт технического осмотра локомотивов на станции Ржев-2, на станциях Торжок и Земцы осуществлялось строительство жилья железнодорожникам.

Моя бабушка - Сущенко Елена Николаевна

После школы она закончила электротехнический факультет по специальности «Электронно-вычислительные машины» в ЛИИЖТе.

Во время учебы в институте познакомилась с моим дедушкой Мишей. Уже позднее они создали семью.

Ее трудовой путь на дороге ее начался в 1995 году. Моя бабушка трудится в НГЧ-16 инженером – сметчиком производственно-технического отдела. Основными направлениями ее деятельности являются:

- проведение замеров на объектах железной дороги с последующим составлением дефектных ведомостей объемов работ;

- составление проектно-сметной документации;
- осуществление контроля за соответствием стоимости выполненных строительно-монтажных работ их объему и качеству, выполненных по проектам, сметам, строительным нормам и техническим условиям;
- осуществление проверки, получаемой от заказчика сметной документации и подготовка заключений о ее качестве;
- совместно с представителями субподрядных организаций, согласовывает с проектной организацией и заказчиком сметы, калькуляции стоимости материалов и т.п.;
- составляет сметы расходов по затратам, не предусмотренным единичными расценками и нормами накладных расходов, согласовывает их при необходимости с заказчиком;
- готовит материалы для рассмотрения спорных вопросов с субподрядными организациями;
- осуществляет проверку форм КС 2 и КС -3 у субподрядных организаций.

На сегодняшний день ее общий стаж работы составляет 20 лет, но она продолжает трудиться.

Моя двоюродная бабушка Егорова Татьяна Николаевна - родная сестра моей бабушки

После школы она окончила Ленинградский техникум железнодорожного транспорта с красным дипломом, а потом электротехнический факультет ЛИИЖТа по специальности «Электронно-вычислительные машины». Свою трудовую деятельность, связанную с железнодорожным транспортом, она начала в городе Самара на Куйбышевской железной дороге. Там она трудилась в должности инженера-технолога по обслуживанию машин ЭВМ. Потом семья переехала в город Воронеж. Должность так и осталась, а вот машины ЭВМ претерпели изменения, и ее трудовая деятельность уже была связана непосредственно с обслуживанием компьютерной техники круглосуточного диспетчерского пункта грузовых составов Юго-Восточной железной дороги. Эта работа настолько ответственна, что маленький сбой в работе компьютеров может привести к крушениям поездов, срыву времени следования составов. Ее трудовой стаж составил на предприятиях железной дороги до выхода на пенсию 27 лет.

Мой двоюродный дедушка – Егоров Николай Владимирович

Во время учебы в институте он познакомился с моей бабушкой Таней, и они создали семью.

После окончания электротехнического факультета ЛИИЖТа по специальности «Автоматика и связь», он был направлен по распределению на работу в Уфимский проектный институт железнодорожного транспорта Куйбышевской железной дороги. Затем был переведен в исследовательский центр Куйбышевской железной дороги в городе Самара. В это время под его руководством была разработана программа, которая позволяла отслеживать путь грузового вагона по его номеру от станции отправления до станции назначения, а также розыск «потерявшихся» грузовых вагонов по станциям следования. После внедрения данной разработки ему было предложено повышение по служебной лестнице, и дедушка Коля был назначен главным инженером Юго-Восточной железной дороги. Его работа была связана с частыми командировками, выездом на крушения поездов, на места проведения ремонтных работ. Общий трудовой стаж составляет 37 лет.

Свою судьбу мои бабушки Лена и Таня встретили еще в институте (как я рассказывал ранее). Хотя они были погодками и были родом из Курской области, но их учеба происходила в «северной» столице нашей Родины. Учились и жили они вместе в одной группе и одной комнате, но однажды, придя на вечер в институте, они познакомились с двумя друзьями Мишей и Колей. Их дружба связала тоже в институте, хотя они были родом из разных мест: дедушка Миша из Ржева, а дедушка Коля из Псковской области, села Михайловское - родины великого русского поэта А.С.Пушкина. Вот тот вечер и стал

решающим в их дальнейшей жизни. Еще в институте, они создали семьи, и на протяжении всей жизни они сохранили и пронесли те дружеские и родственные связи. После окончания института мои бабушки начали свою трудовую деятельность не на предприятиях железной дороги, но те знания, опыт, полученный во время производственной практики на дороге, отложились у них на долгие годы спустя некоторое время, они все-таки пришли трудиться на железную дорогу.

Мои бабушка Таня и дедушка Коля имеют двух сыновей Владимира и Сергея.

Железную дорогу,
Обслуживают многие:
Помощник машиниста,
Кассир и замминистра,
А также машинист,
А также сам министр,
А также ревизор,
А также контролер,
Плюс путевой обходчик,
Диспетчер, проводник.
Состав пойти не сможет
Без каждого из них.
За то, что ходит поезд,
Им кланяемся в пояс!

Таким образом, я пришёл к выводу, что трудовые династии – опора любого предприятия. А в железнодорожной профессии они, наверное, одни из самых крепких. По большому счету слово «железнодорожник» для нашей семьи – это не призвание, не профессия – это имя, имидж семьи, ее знамя. Потомственный железнодорожник – гордое звание. Это всегда настоящий профессионал, равнодушный к своему делу человек, любящий свою профессию. Он берет от родителей все самое ценное – опыт, традиции – и бережно передает их уже своим детям и внукам. Профессия – это надёжное плечо родного человека, верный совет и поддержка. С другой стороны – это ответственность за всех родных и перед ними. Отсюда и трудолюбие, и добросовестное отношение к своему делу.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ – СВЯЗИСТ

Дейнес С.Н.

Научный руководитель: Шарафитдинова Н.В.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия*

Я студент колледжа железнодорожного транспорта УрГУПС. В прошлом году целенаправленно поступил в колледж на специальность 11.02.06 Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования (по видам транспорта), а простыми словами – на связиста, чтобы иметь хорошие знания, умения по данной специальности и стать профессионалом.

Эта профессия очень ответственна, ведь она обеспечивает связь между людьми. Железной дороге, как и любой отрасли, нужны грамотные профессионалы. Очень сложна и многообразна работа железных дорог, столько различных профессий объединяет это название. Я выбрал профессию железнодорожника, потому что считаю, что это очень важная и благородная профессия. К тому же ОАО «РЖД» предоставляет своим рабочим социальные гарантии и хороший заработок.

Связист – это специалист, отвечающий за бесперебойную работу систем передачи информации. В современном варианте специальность возникла, когда был изобретен телефон. Сейчас диапазон вероятных квалификаций очень обширен. Это:

- инженер сетевых связей. Специалист по проводным технологиям. Он выбирает оборудование, рассчитывает часть достаточных материалов и комплектующих, ведает все про приспособления кабеля и о его разновидностях. На практике нередко осуществляют функцию менеджера по закупке, установке и настройке сверхтехнологичного оборудования;

- специалист по беспроводным технологиям. Действующее сейчас направление, взаимосвязанное с разработкой, монтажом и настройкой технических средств ради передачи числовых сигналов кроме применения кабелей. Идет речь в первую очередь о мобильной, спутниковой связи и Wi-Fi;

- военный связист. В эту группу помещаются не только те, кто отвечает за коммуникацию между многообразными подразделениями вооруженных сил в течение учений либо военных действий, но также инженеры, которые разрабатывают имущества связи ради силовых структур;

- специалист по информационной безопасности телекоммуникационных систем. Вопрос обороны цифровых данных сейчас актуален. Механизмы взлома непрерывно совершенствуются, оттого операторы связи вынуждены бесконечно наблюдать уязвимости личных сетей, привлекая для этого новых специалистов.

Я считаю, что в работе связиста есть свои плюсы и минусы. Одним из минусов является работа на морозе и трудности в перемещении огромных проводных связок и паяльных установок. Но, конечно же, есть и плюсы. Это работа на свежем воздухе, что довольно полезно. Еще плюсом я считаю возможность заниматься одним из любимых дел, а точнее заниматься пайкой проводов и связывать между собой миллионы людей, чтобы они общались между собой и делились новостями, событиями своей жизни.

Еще существует такая профессия, как военный связист. Я считаю, что это очень интересная профессия, и она имеет место не только в военное время и военных целях, но и в повседневной гражданской жизни она также востребована. Профессия военного связиста исчерпает себя в то время, когда кончатся бои и схватки, остановится процесс развития военных технологий. Боевые связисты отвечают за передачу данных в, безусловно, всех степенях.

Приведу примеры выполнения боевых задач связистов военного времени.

Во время боев по прорыву обороны противника в районе Гросс-Нойендорф на западном берегу реки Ордер 16.04.1945 г., солдат Афонин Иван Федотович умело обеспечил бесперебойной проволочной связью и под огнем противника лично сам за день боя устранил более 20 порывов. Во время уличных боев все время держал проволочную связь. 23 апреля 1945 года в районе Вильгельмсберга благодаря проволочной связи батарея уничтожила две пулеметные точки и до 10 фаустников противника. За образцовое выполнение боевых заданий, за проявленные доблесть и мужество солдат был награжден правительственной наградой - Орденом «СЛАВЫ ТРЕТЬЕЙ СТЕПЕНИ».

Профессия военного связиста тоже необходима и важна в нашей с вами жизни, но мы не военные связисты, а железнодорожные. Мне интересна моя профессия в будущем.

Железнодорожный транспорт в нашей стране считается главным видом транспортировки грузов по причине огромных расстояний, которые для автомобилей и морского транспорта считаются проблемными, а авиатранспорт экономически неэффективен. Ведущими показателями работы железнодорожного транспорта считаются провозная и пропускная возможность, которая поддерживается перерабатывающей возможностью станций и пропускной возможностью перегонов. Эти характеристики в большой степени находятся в зависимости от использования радиосвязи. Радиосвязь считается важным звеном в обеспечении управления эксплуатационной работой на железных дорогах, начиная от ОАО «РЖД», заканчивая управлением в линейных отрядах (станции, депо, вагонные участки и т.д.). Для оперативного управления перевозочным процессом в

реальное время используется 3 вида радиосвязи: поездная (ПРС), станционная (СРС) и ремонтно-оперативная радиосвязь (РОРС) [1].

В последнее время, с увеличением скоростей пассажирских поездов, стала возрастать роль радиосвязи при обеспечении защищенности перемещения. Современные цифровые системы радиосвязи с использованием передовых систем всеохватывающей защищенности дают возможность буквально всецело автоматизировать процесс управления перемещением поездов, а также сделать системы интервальной регулировки поездов на базе радиосвязи. Это достигается за счет происходящей в последнее время интеграции всех видов связи в единственную сеть. Вследствие этого роль радиосвязи на железнодорожном транспорте растет [2].

В заключение хочется отметить, что радиосвязь считается быстро развивающимся сектором экономики, науки и техники. Ее внедрение позволяет в последние годы реализовать прорыв в производственных разработках на транспорте, в общественной сфере, бизнесе. Применительно к железной дороге радиосвязь позволяет увеличить оперативность управления эксплуатационной работой, предотвращать критические ситуации, гарантировать сохранность грузов, реализовать важный информационный обмен, передачу данных. Весь ряд задач в области радиосвязи не решен до настоящего времени, а именно: не снабжена достоверная радиосвязь сотрудников, оказавшихся на перегоне с дежурным по станции. Качество поездной радиосвязи продолжает оставаться низким. Не гарантируется критическое торможение поезда со стороны поездного диспетчера в аварийных обстановках. Эти и другие трудности возможно решить внедрением цифровых систем радиосвязи, что, собственно, считается делом ближайшего будущего.

Список литературы

1. Шарангович, С. Н. Многоволновые оптические системы связи : учебное пособие / С. Н. Шарангович. — Санкт-Петербург : Лань, 2019. — 120 с. — ISBN 978-5-8114-3540-1. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/115521>
2. Скляров, О. К. Волоконно-оптические сети и системы связи : учебное пособие / О. К. Скляров. — 4-е изд., стер. — Санкт-Петербург : Лань, 2018. — 268 с. — ISBN 978-5-8114-1028-6. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/104959>

ЭКОЛОГИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ - ИНЖЕНЕР-ЭКОЛОГ Устюжанина Д.А.

Научный руководитель: Тарасова Г.А.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Колледж железнодорожного транспорта, г. Екатеринбург, Россия*

Железные дороги являются основным видом транспорта. Каждый человек хоть раз в жизни ездил на электричке или поезде. Мне очень нравится ездить на поездах, особенно, куда-то далеко, смотришь в окно, а там так красиво, мелькают за окнами леса, степи, города под завораживающий стук колес. Когда я вижу грузовой поезд, мне всегда интересно узнать - куда он едет и что везет? При проходе пассажирского поезда просто любопытно наблюдать за мелькающими лицами беззаботных пассажиров. Еще мне очень нравятся вокзалы. Вокзал - это особая атмосфера и сгусток энергии и эмоций. Здесь люди встречаются и расстаются.

Железнодорожный транспорт надежен. Со временем я стала задумываться над тем, почему бы мне не стать железнодорожником. Уже в старших классах я твердо решила, пойду учиться в КЖТ УРГУПС на специальность «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Цель моего решения - иметь хорошие знания, умения, стать профессионалом

своего дела и развиваться дальше в этой сфере. На мой взгляд, эта специальность перспективная и востребованная. Эта сфера выбирает настойчивых, сильных и умных людей. Железная дорога была, есть и всегда будет. В колледже мне очень нравится изучать специальные дисциплины «Устройство искусственных сооружений» и «Устройство железнодорожного пути». На этих дисциплинах мы изучаем много нового и интересного для меня - мосты, тоннели и другие искусственные сооружения, земляное полотно и конструкцию железнодорожного пути, и большой перечень выполняемых путевых работ.

В дальнейшем, когда я закончу обучение в колледже, пойду учиться в высшее учебное заведение. Я планирую продолжить учиться в направлении экологии на железнодорожном транспорте, чтобы работать инженером-экологом. Железнодорожный транспорт необходим для жизни людей и экономического развития страны, но его негативное влияние на окружающую природную среду от постоянного воздействия подвижного состава (пассажирские и грузовые поезда) и загрязнение почвы, воды, растительности от производственных объектов, обеспечивающих перевозочный процесс (мастерские, депо локомотивное), заставило меня задуматься об изучении экологической составляющей транспорта для обеспечения равновесия экосистемы. Самоочищающая способность природной среды снижается из-за уничтожения и истощения природных комплексов. Природа уже не может справляться со всеми загрязнениями. Шум от поездов оказывает отрицательное воздействие. Положительный эффект дают лесонасаждения. Они защищают почву, животных, растения, создается естественная шуморегуляция. Я считаю, что охрана природы - это задача и проблема нашего века. Чтобы не навредить окружающей среде, необходимо производить очистку сточных вод, участвовать в экологической охране, отказаться от озоноразрушающих веществ, создавать «зеленые охранные зоны», и, конечно, применять новые (экологически чистые) виды строительных материалов для строительства железных дорог, экологически безопасный подвижной состав. Хочу сказать, что мне нравятся все специальности железнодорожного транспорта. И каждый выбирает свое направление. Каждой специальности отведена своя роль. Так, например, если бы не было профессии «Машинист» - не смогли бы ездить поезда, без проводника не будет обеспечена комфортабельность пассажиров, без дежурного по станции не будет обеспечена организация перевозочного процесса и безопасность грузов и пассажиров, ну а работник путевого хозяйства – несет огромную ответственность за обеспечение безопасного движения, за жизнь людей и экологию окружающей среды. На мой взгляд, я на правильном пути и мое обучение поможет мне разобраться в направлении обеспечения экологической безопасности на транспорте.

Для меня железная дорога - это моя профессия, мое будущее. И в будущем я хочу защищать окружающую среду от негативных воздействий. Я этого добьюсь!

Список литературы

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.1 2010 г. № 286 (с изменениями на 30.01.2018). - Текст: электронный // СПС КонсультантПлюс.

Я БУДУЩИЙ СЛЕСАРЬ КИПиА

Зұлпықар Б.Б.

Научный руководитель: Мусина Г.Г.

ЧУ «Жезказганский колледж Бизнеса и транспорта», г. Жезказган, Казахстан

Нет профессий с большим будущим,
но есть профессионалы с большим будущим.
Илья Ильф

Выбор будущей профессии – это миллион сомнений и терзаний. Сделав выбор, мы не только определяем основное занятие на всю жизнь, но и часто определяем этим свой круг общения, стиль жизни, а иногда и судьбу. И правильно сказал Сенека: «Если человек не знает, к какой пристани он держит путь, для него ни один ветер не будет попутным» [1].

Каждый подросток, а особенно выпускник задумывается о следующем вопросе – куда он пойдет учиться, кем он будет работать после получения профессионального образования. Передо мной стояла огромная проблема: как не заблудиться в этом мире профессий? Как выбрать именно ту, которая будет мне по душе?

Важно суметь разобраться в этом многообразии, узнать, чем занимаются люди данной профессии, учитывать собственные интересы и способности. Выбор профессии – жизненно важный вопрос. Он сравнивается со вторым рождением.

Человек в своей жизни постоянно сталкивается с проблемой выбора. Выбор профессии – одно из наиболее серьезных, самых важных жизненных решений.

Мир профессий находится в постоянном движении: одни профессии устаревают и отживают, другие только рождаются, третьи развиваются, наполняются новым содержанием. К таким постоянно развивающимся профессиям относятся и электротехнические профессии. Трудно в наше время назвать такую же массовую и такую же востребованную профессию. Нет ни одной отрасли народного хозяйства, где бы ни требовались умелые руки электрика. Это машиностроение и станкостроение, электротехника и энергетика, оборонная промышленность и радиотехника, электроника и судостроение, строительство и медицина [2].

Со временем, у каждого молодого человека мнение о той профессии, над которой он задумывался, начинает меняться, после чего он начинает акцентировать выбор на своих интересах. Именно так случилось и у меня. В определенном возрасте меня начало интересовать: как же работают те или иные приборы. Я начал читать некоторые статьи в интернете о работе различных приборов, разбирал и разглядывал их. Про специальность «Автоматические системы управления» я узнал от своего друга, который уже являлся студентом Жезказганского колледжа Бизнеса и транспорта. Рассказывая об этой профессии, он меня очень увлек и заинтересовал, после чего я всерьез задумался о выборе этой специальности. Я выбрал специальность «Автоматизация и управления», а профессию «Слесарь КИПиА» и считаю, что я сделал правильный выбор, потому что она связывает мои интересы с их реализацией. Также востребованность профессии на рынке труда является важной и перспективной, без нее не обходится ни одно предприятие.

Слесарь КИПиА выполняет демонтаж, ремонт, испытание и монтажное обслуживание механических и электрических машин и механизмов, а также средств освещения и установленной сигнализации. В работу входит установка и проверка телефонных и кабельных сетей, установка заземления [2].

Инновационные процессы в современном образовании связаны с поисками путей трансформации традиционного обучения в продуктивное, основанное на организации активной творческой, исследовательской деятельности обучающихся по созданию конкретного продукта, результата, имеющего непосредственное практическое значение для производства и для жизни окружающих людей. Продуктивное обучение видит своей целью подготовку специалиста как субъекта социально-исторического и культуросозидательного

процесса, умеющего не просто вписаться в окружающий мир, но и активно действовать в нем, приобретая в процессе обучения опыт решения различных социальных и производственных проблем.

Современный мир построен на автоматических системах. Они окружают нас повсюду. Все что не делается человеком, делается автоматикой. Двери в магазинах открываются и закрываются автоматически, свет загорается и гаснет в подъездах. Температура отопления в котельных регулируется автоматически и так далее. Автоматика сейчас повсеместна и так тесно связана с человеком, что мы перестаем замечать ее, она помогает человеку, делает его жизнь проще.

Любое производство не может происходить без контроля за ним самим, будь это производство мебели (датчики контроля ширины, длины отпиливаемой ДСП) или даже производство обычной колбасы, в процессе которого тоже используется оборудование, которое ремонтируют слесари КИПиА. А уж тем более, сложные производственные процессы никак не могут обойтись без этой специальности – это химические, металлургические, нефтеперерабатывающие и прочие производства. Без четко налаженной работы контрольно-измерительных приборов и автоматики немислимы нормальный режим работы, высокое качество продукции, безопасность и безаварийность труда [3].

Первое, что поражает человека, попавшего на пульт крупного предприятия – обилие самых разнообразных контрольно-измерительных приборов, датчиков, анализаторов, регуляторов и другой автоматической аппаратуры. Весь этот комплекс контрольно-измерительных приборов и автоматики обеспечивает оператора информацией о режиме протекания технологического процесса.

Чтобы эти средства автоматического и контрольно-измерительного оснащения технологических установок всегда были в исправном состоянии, и появилась профессия – слесарь по контрольно-измерительным приборам и автоматике (КИПиА). Слесари КИПиА часто осваивают вторую рабочую профессию – оператора технологической установки. Слесарь КИПиА имеет дело с быстро усложняющейся и совершенствующейся техникой, что требует от него постоянного профессионального роста. Представители этой профессии нередко становятся активными рационализаторами и изобретателями. Их предложения повышают надёжность функционирования приборов и аппаратуры, повышают точность их показаний [3].

Слесарь по контрольно-измерительным приборам и автоматике – универсальный специалист, который выполняет работы по обслуживанию, ремонту и эксплуатации различного контрольно-измерительного оборудования и систем автоматического управления.

На предприятиях основными задачами участка ремонта КИПиА является ремонт средств КИПиА, их периодическая поверка, аттестация и представление приборов в установленные сроки органам государственной поверки, а также обеспечение бесперебойной, безаварийной работы всех элементов, установленных в щитах, пультах и отдельных схемах. Рабочее место слесаря КИПиА это: щиты, пульта с установленной аппаратурой, приборами, а также стол - верстак с источниками постоянного и переменного напряжения. Слесарь КИПиА большую часть рабочего времени проводит в операторской, наблюдая и контролируя работу средств автоматики и измерительных приборов.

Чтобы своевременно обнаружить неисправности прибора или аппаратуры и оперативно их устранить, слесарь КИПиА должен хорошо разбираться не только в доверенной ему технике, но и в особенностях технологического процесса. Вот почему слесарю КИПиА необходимо постоянно повышать свои знания и умения в ходе обучения и с опытом практической работы [2].

Основные обязанности слесаря КИПиА:

- контроль за работой контрольно-измерительных приборов и средств автоматики;
- проведение испытаний отремонтированных контрольно-измерительных приборов;
- выявление дефектов в работе приборов и устранение неисправностей;

- проведение ремонта, монтажа, регулировки, настройки, наладки автоматических приборов, аппаратуры, систем, агрегатов и др.;
- изготовление лабораторных приборов;
- выполнение слесарной обработки деталей с подгонкой и доводкой;
- вычерчивание шкалы, сетки, пересчитывание показаний электрических приборов на другие пределы измерения [4].

Работа КИПовца не проста, специалист этой сферы отвечает за оборудование, его работу, монтаж, установку приборов, параметры оборудования, электроснабжение. И это далеко не весь перечень того, что должен знать и уметь КИПовец. Для работы в этой сфере требуются глубокие знания в физике, электротехнике, радиоэлектронике, метрологии, химии. Нужно знать классификацию, принцип действия, все способы измерения, способы монтажа контрольно-измерительных приборов. Помимо этого КИПовец должен уметь устанавливать приборы, программировать реле, микроконтроллеры, монтировать трубные, электрические проводки, читать и составлять рабочие чертежи. Но главное, на КИПовца возлагается безопасность людей и предотвращение аварийных ситуаций. КИПовец должен хорошо знать всю технологию, процессы, происходящие на рабочем объекте и быть уверенным в своей работе, ведь от него может зависеть здоровье и жизнь людей [5].

Моя будущая профессия очень ответственная, сложная, требует много знаний и умений, но все это я считаю очень интересным. За автоматикой стоит наше будущее.

Профессия слесаря КИПиА относится к типу «Человек – Техника», потому что данная профессия связана с обслуживанием и эксплуатацией оборудования, контролирующего протекание производственных процессов. Дополнительный тип профессии – «Человек – Знак», поскольку она требует от специалиста умения «читать» схемы и чертежи. Профессия слесаря КИПиА относится к классу исполнительских, она предполагает совершение действий согласно определенным алгоритмам с соблюдением имеющихся правил технической эксплуатации приборов, электроинструментов, оборудования [5]. Для слесаря КИПиА возможен горизонтальный (по квалификационным разрядам) и вертикальный (по должностям) рост. Специалист этого профиля в перспективе может стать мастером производственного участка, инженером.

Необходимы хорошие знания в области физики, химии, элементарной математики, черчения, металловедения, постоянно осваивать новые технологии, предотвращать вероятные аварийные ситуации. Каждый день создаются и совершенствуются новые технологии, прогресс не стоит на месте и я уверен, что и моя профессия внесет в это огромный вклад.

Одним из самых важных этапов в жизни каждого из нас - это выбор профессии, так как возможно это станет делом всей нашей жизни. А потому, нельзя делать этот выбор необдуманно. Следует все взвесить, решить, что подходит именно вам, что вас интересует, а главное в какой профессии вы сможете себя реализовать. Я смог развеять все сомнения: работа интересная и разнообразная; высокий спрос на рынке труда; социально значимая профессия; есть перспектива карьерного роста; достойная оплата труда. Одним словом, это одна из самых интересных профессий, позволяющая её обладателю полностью реализовать свой потенциал и получить заслуженное признание среди профессионалов. Очень горжусь, что учусь по выбранной мной специальности, потому что в перспективе у меня будет много возможностей и способностей, новых интересных знаний, которые всегда будут востребованы в жизни и на производстве.

Складывая все «за» и «против», учитывая свои возможности и интересы, я выбрал себе будущую профессию, которая стоит больших усилий. «Через тернии к звездам» - теперь это мой девиз!

Список литературы

1. Большая советская энциклопедия. 2000.- Москва , 458 с. – Текст : непосредственный.
2. Библиотека КИПиА

3. Учебное пособие электрослесаря КИПиА/ М. Нестеренко, А. М. Мысьянов «Технология электромонтажных работ». Академия, 2004, 592 с. – Текст : непосредственный.
4. Бурман А.П. Записки о жизни электротехника / А.П. Бурман. – Москва : МЭИ, 2009. – 392 с. – Текст : непосредственный.
5. Жарковский Б.И. Шапкин В.В. Справочник молодого слесаря по контрольно-измерительным приборам и автоматике / Нормативный документ от 24.03.2020 г. . – Текст : непосредственный.

МОЯ БУДУЩАЯ ПРОФЕССИЯ СВАРЩИК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Тарасов Д.В.

Научный руководитель: Юрьева Е.Н.

*ГБПОУ ВО «Лискинский промышленно – транспортный техникум имени А.К. Лысенко »
в г. Лиски, Воронежской области, Россия*

Сварщик — рабочий,
специалист сварочного производства.

Как показывает практика, только осознанный выбор и глубокое понимание своей профессии способствуют формированию целостной личности высококвалифицированного специалиста

Так как наш техникум выпускает квалифицированных специалистов железнодорожного транспорта и сварочных работ, хочу посвятить свою профессиональную деятельность сварочным работам вагонов, локомотивов и наплавочным работам ходовой части железнодорожного транспорта.

Сварщик — профессия ответственная, почти виртуозная, от качества, работы которого зависит многое — долговечность и устойчивость, работа и срок службы различных конструкций.

Сварочные работы применяются во многих отраслях промышленности. Весь железнодорожный подвижной состав, в том числе локомотивы и вагоны любого типа и назначения, верхнее строение пути, бесстыковой путь и стрелочные переводы это сварные конструкции с долей сварочных работ, часто превышающей 50% от всех работ, затрачиваемых на их изготовление и ремонт. Сварочные технологии, включающие собственно сварку, наплавку, наварку, нанесение слоев металла напылением и осаждением, пайку и другие родственные процессы, являются основными и наиболее эффективными процессами при обработке материалов на любом из предприятий отрасли. Но в наибольших объемах их применяют в локомотивном, вагонном и путевом хозяйствах, и на эти хозяйства приходится основные научно-исследовательские работы по совершенствованию транспортного сварочного производства.

Исследования в хозяйствах железнодорожного транспорта, эксплуатирующих подвижной состав, направлены на повышение сроков службы, надежности деталей и конструкций, безопасности движения поездов и качество ремонта локомотивов и вагонов.

Сварщики трудятся и применяют свой опыт и навыки в машиностроении, кораблестроении и в других областях. Трудно назвать такой сегмент производства, где не применялся бы труд сварщика.

Сварщик, как профессия, подразделяется на несколько специализаций: сварщик ручной дуговой сварки, газосварщик. Рабочие всех этих специальностей занимаются одним делом — соединением металлических конструкций, сложных аппаратов, деталей, узлов методом сплавления металлов. От мастерства сварщиков зависит качество сварочных швов. Любые ошибки, небрежность, допускаемые в работе, могут привести к катастрофическим последствиям. Страшно подумать, к чему могла бы привести некачественная работа по

сварке железнодорожного полотна. Сварщик-профессионал должен знать электротехнику, технологию плавления металлов, свойства газов, применяемых для антиокисления, методы и принципы действия используемых агрегатов и оборудования

Условия труда:

Сварщик работает как в помещении, так и на открытом воздухе. Возможно выполнение работ на высоте и в очень неудобных и опасных позах. Большая нагрузка на опорно-двигательный и зрительный аппарат. Для защиты от тепловых и световых излучений использует спецодежду и маску (щиток), имеющую защитные светофильтры. Режим работы в основном двухсменный. Темп работы свободный. Профессия имеет 1-6 разряды.

К плюсам профессии можно отнести престижность и высокую востребованность на рынке труда, как в государственном секторе экономики, так и в частном. Молодым специалистам, только что окончившим техникум, работу долго искать не придётся — она находит их сама. Сварщиков без опыта охотно принимают в жилищно-коммунальные хозяйства, в частные организации сферы обслуживания. С приобретением опыта, им поручаются более ответственные дела и работа в промышленности, на транспорте. Соответственно, увеличивается зарплата.

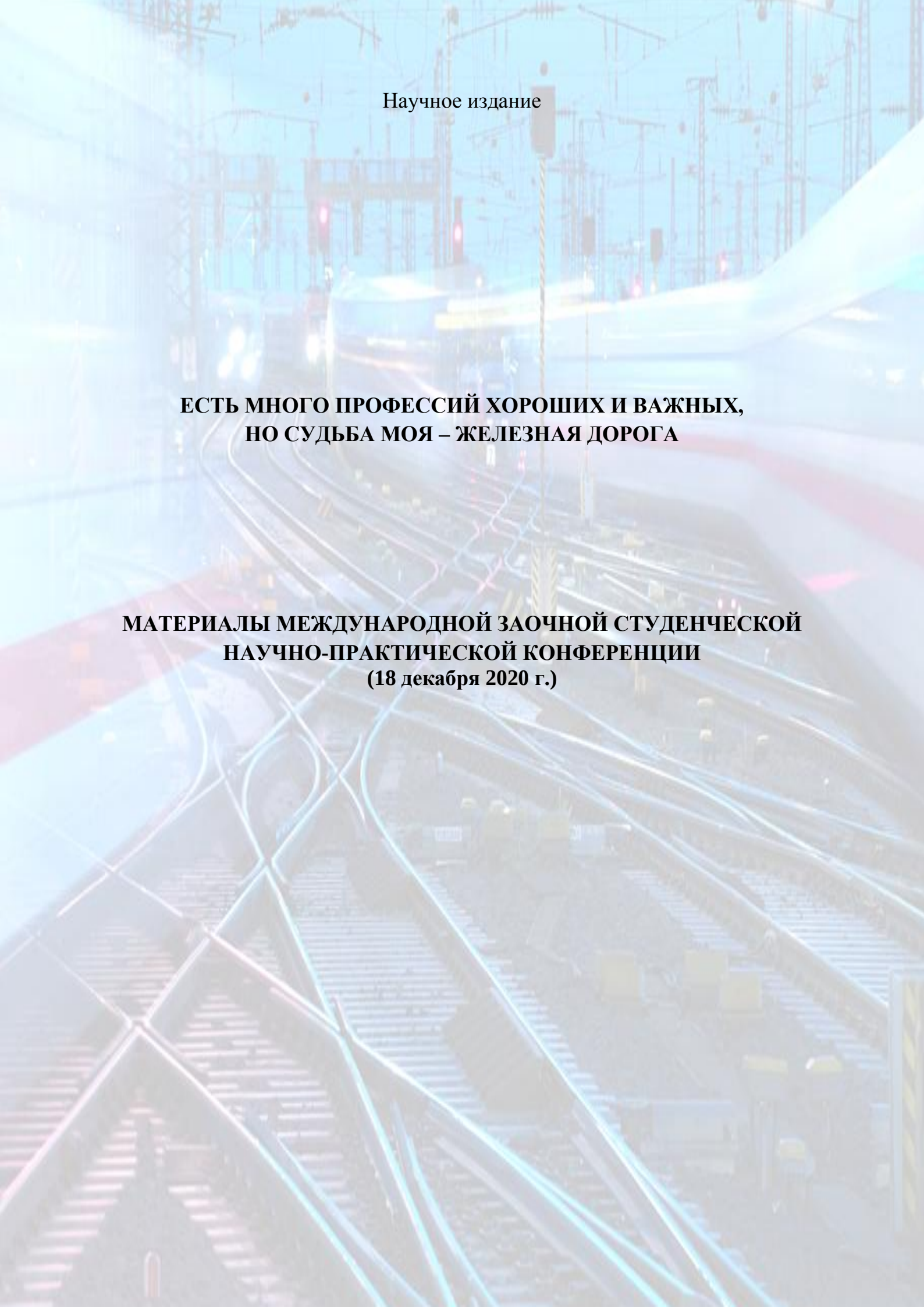
Минусы профессии — тяжёлые условия труда, большая нагрузка на зрение из-за высокой яркости электрической дуги, инфракрасного и ультрафиолетового излучения. Электросварщики относятся к профессиям «горячего цеха» из-за высокой вредности производства вследствие большого выделения газов и тепла при сварочных работах.

Но при работе сварщиком на железнодорожном транспорте я намерен развивать не только карьеру, но и личные качества. Сварщик должен обладать физической силой и выносливостью; острым зрением и правильным цветовосприятием; гибкостью, подвижностью рук, ног и всего тела; развитым вестибулярным аппаратом; уметь длительно сосредотачивать внимание; иметь хорошую зрительно-моторную координацию, пространственное воображение и техническое мышление; быть аккуратным и уравновешенным.

«Делайте самое маленькое дело терпеливо и с любовью, не ропщите на размеры жизненной задачи», «Самое малое дело можно осветить и осмыслить любовным к нему отношением и самое большое можно уронить и обесславить отношением небрежным и нерадивым», «Счастье и успех придут ко всякому мирно и с любовью совершаемому делу».

Список литературы

1. Типовые технические обоснования нормы времени на электросварочные работы с применением автоматической и полуавтоматической наплавки. Москва : Транспорт, 1973. – Текст : непосредственный.
2. Материаловедение и технология конструкционных материалов для железнодорожной техники – Москва : Маршрут, 2004. - 456 с. – Текст : непосредственный.
3. Воронин Н.Н.; Евсеев В.В. Сварочное производство – Москва : Маршрут, 2005. - 240 с. – Текст : непосредственный.
4. Зарембо Е.Г. Шляпин М.М., Емельянов И.Г., Крайчик В.М., Ремонт сваркой узлов и деталей ж/д подвижного состава. Учебник для вузов ж/д транспорта. - Москва : Транспорт, 1983. – Текст : непосредственный.



Научное издание

**ЕСТЬ МНОГО ПРОФЕССИЙ ХОРОШИХ И ВАЖНЫХ,
НО СУДЬБА МОЯ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

**МАТЕРИАЛЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЗАОЧНОЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
(18 декабря 2020 г.)**

