

емов вождения пожарного автомобиля проводится на автодроме индивидуально под руководством старшего инструктора-водителя.

Непосредственно при прохождении водителями производственной практики формируются профессиональные компетенции в области безопасного управления пожарными автомобилями оперативного назначения, по работе на специальных агрегатах пожарного автомобиля при ликвидации чрезвычайных ситуаций. В период прохождения слушателями производственной практики выполняется квалификационная пробная работа, включающая в себя упражнения, максимально приближенные к выполняемым в боевой работе: следование к месту чрезвычайной ситуации с соблюдением правил дорожного движения, движение автомобиля по элементам автодрома и работа на пожарном автомобиле при ликвидации чрезвычайной ситуации.

Итоговая аттестация слушателей проводится с целью подтверждения результатов освоения содержания учебного плана профессиональной подготовки рабочих по профессии 8332-001 «Водитель автомобиля» (уровень квалификации – 6-й разряд) и проводится в форме квалификационного экзамена. Для проведения квалификационного экзамена создается квалификационная комиссия. Состав квалификационной комиссии утверждается приказом руководителя в количестве не более трех человек. В состав комиссии могут включаться представители областных (Минского городского) управлений МЧС, представители заинтересованных организаций. На основании результатов сдачи экзамена по теоретическим дисциплинам и оценки выполнения квалификационной пробной работы квалификационная комиссия принимает решение о присвоении слушателю квалификационного разряда по профессии.

Таким образом, выстроенная система подготовки водителей пожарных автомобилей призвана обеспечить оперативность реагирования подразделений МЧС на чрезвычайные ситуации различного уровня.

Список литературы

1 Об утверждении выпуска 52 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих : постановление М-ва труда и социальной защиты Респ. Беларусь, 25.11.2003 г. № 147 : в ред. постановления М-ва труда и социальной защиты Респ. Беларусь, 22.09.2020 г. № 72 [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

2 Об утверждении Боевого устава органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь по организации тушения пожаров : приказ М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 4 янв. 2021 г. № 1 [Электронный ресурс] / Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. – Режим доступа : <http://mchs.gov.by/zakonodatelstvo-v-sfere-deyatelnosti-mchs/npa-mchs/prikazy/>. – Дата доступа : 15.05.2021.

3 Об утверждении Устава службы органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь : приказ М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 4 янв. 2021 г. № 2 [Электронный ресурс] / Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. – Режим доступа : <http://mchs.gov.by/zakonodatelstvo-v-sfere-deyatelnosti-mchs/npa-mchs/prikazy/>. – Дата доступа : 18.10.2021.

4 Об утверждении Правил безопасности в органах и подразделениях по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь : приказ М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 27.06.2016 г. № 158 [Электронный ресурс] / Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://mchs.gov.by/zakonodatelstvo-v-sfere-deyatelnosti-mchs/npa-mchs/prikazy/>. – Дата доступа : 18.10.2021.

5 Об утверждении Правил организации технической службы в органах и подразделениях по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь : приказ М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 22 дек. 2009 г. № 162 : в ред. приказа М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 30 дек. 2016 г. № 329 [Электронный ресурс] / Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://mchs.gov.by/zakonodatelstvo-v-sfere-deyatelnosti-mchs/npa-mchs/prikazy/>. – Дата доступа : 18.10.2021.

УДК 656.224.072

ПРОВОДНИК КАК ГАРАНТ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

С. В. ЗАВЬЯЛОВА, А. А. ЗАВЬЯЛОВА

Филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде

МБОУ «Школа 60», Ленинский район, г. Нижний Новгород, Российская Федерация

В наш век информационных технологий, век развития и внедрения интеллектуальных систем организовывать безопасность пассажирских перевозок стало значительно проще. Человечество осваивает новые технологии и в будущем на железной дороге, возможно, появятся роботы, которые заменят человека по выполнению ряда функций, произойдет исчезновение ряда должностей. Как и

в любой системе, в интеллектуальной системе возможен сбой, поэтому создать наилучшие условия по безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте может только человек. Профессия «проводник пассажирского вагона», несмотря на стремительные шаги в развитии технологий, не может быть вытиснутой робототехнологиями.

В обязанности проводника пассажирского вагона входят: следить за размещением пассажиров, обеспечивая их бельем, чаем, кондитерскими изделиями; информировать о прибытии на станции; по графику производить уборку вагона; контролировать работу вентиляции, электрооборудования, освещения, отопления; при необходимости оказывать первую медицинскую помощь, помогать пенсионерам и людям с ограниченными возможностями; наблюдать за поведением пассажиров, соблюдением правил в железнодорожном транспорте [1].

Из этого следует, что проводнику пассажирского вагона необходимо обладать такими качествами, как пунктуальность, коммуникабельность, ответственность, тактичность, организованность, обладание быстрой реакцией, внимательность, четкая речь, трудолюбие [1].

Профессия «проводник пассажирского вагона» включает и дополнительные профессии: электрика, фельдшера, официанта, а также и психолога, для того чтобы разрешать или предотвращать конфликтные ситуации, уметь находить индивидуальный подход к каждому пассажиру, обеспечивая спокойную, комфортабельную и безопасную поездку пассажиров.

В филиале Самарского государственного университета путей сообщения в городе Нижнем Новгороде организованы курсы обучения проводников, на которых обучаются студенты среднего профессионального образования.

Из собственных впечатлений работы проводником в студенческие годы Сергей Ксюнов вспоминает: «Работа проводником для меня оказалась несложной, все получалось. Главное для проводника – это умение общаться с людьми, быть своего рода психологом, а также следить за сигналами, знать железнодорожные инструкции и **обеспечивать безопасность проезда пассажиров**. Работа проводником многообразна. Ты не сидишь на одном месте, как в офисе. У тебя нет монотонности жизни, каждый день новые города, новые люди. Некоторые торговцы на станциях стали мне друзьями, увидев в очередной раз, дешевле продавали арбузы, дыни, рыбу. Главное в работе проводника – умение взаимодействовать с людьми» [2].

Благодарные пассажиры оставили приятные отзывы о работе Сергея: «Знает свое дело хорошо!», «Все было на высоком уровне», «Отличное профессиональное обслуживание и быстрая реакция на просьбы», «Забота не по обязанности, а от души!», «Сергей очень вежливый, отзывчивый, доброжелательный, внимательный и заботливый; отмечаю его обаяние и вежливость в общении». Сергей, работая проводником, внимательно выслушивал заказы пассажиров на обеды, ничего не забывал и не перепутывал, что особенно важно в поездке на отдых, чтобы не испортить пассажирам настроение. Безупречное обслуживание было им организовано, и чистота в салоне и туалетах соблюдалась. У всех пассажиров было отличное настроение [2].

Выпускник Нижегородского техникума железнодорожного транспорта Антон Павлов вспоминает: «Работа проводником – это ответственная и важная работа! Честно говоря, думаю, что попробовать стоит и не нужно бояться. Главное помнить, что своих минусов хватает везде, и от них никуда не уйдешь». Многие пассажиры оставляли и свои отзывы, к примеру, «Выражаем благодарность проводнику поезда номер 339 вагон номер 2 Антону за компетентное обслуживание, хорошее отношение, за чистоту в вагоне и отзывчивость; у тебя не простая работа, все мы разные. Ты большой молодец! Желаем тебе хороших пассажиров (адекватных)», август, 2019 г. [3].

Из всего сказанного следует, что огромная ответственность за успешную поездку возлагается на проводника пассажирского вагона. В пути следования могут быть разные ситуации, поэтому необходимо поддерживать благоприятную обстановку в течение всего следования пути, а это возможно только человеку, так как живое общение не может заменить робот. Человеку свойственно быстро улаживать конфликтные ситуации, умение находить выход из любой сложившейся ситуации мгновенно.

Список литературы

1 Проводник поезда [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://profitworks.com.ua/professii/transportnaya-sfera/provodnik-poezda>. – Дата доступа : 17.09.2021.

2 Ксюнов, С. В. Работа в частной компании АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» / С. В. Ксюнов, С. В. Завьялова // Молодая мысль третьего тысячелетия : материалы XIII Межрегиональной студ. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 26 марта 2021 г., Улан-Уде / Улан-Удэнский колледж железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «ИрГУПС». – Улан-Уде, 2021. – С. 155–157.

УДК 656.211.089:614.842/.847

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СПЕЦТРАНСПОРТА НА ПЕРРОНЕ И ПАССАЖИРСКОЙ ПЛАТФОРМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. В. ИВАНОВ, В. В. КОПЫТКОВ

Гомельский филиал Университета гражданской защиты МЧС Республики Беларусь, г. Гомель

В современном мире развитие транспорта играет решающую роль в организации социальной коммуникации, в вопросах материального, информационного и иных видов обеспечения жизнедеятельности. При этом, начиная с середины XIX века, с развитием темпов промышленной и индустриальной революции различные виды транспорта в своем совершенствовании сделали огромный скачок. Данный факт является неоспоримым плюсом, однако уже в то время появились примеры того, как правила обеспечения безопасности на транспорте попросту не успевали за развитием этого самого транспорта.

Как известно, одним из самых безопасных видов транспорта является железнодорожный, развитие которого зависит от окружающей инфраструктуры, объемов пассажирских и грузовых перевозок, габаритами подвижного состава, а также близостью расположения инфраструктуры от жилых, общественных и административных зданий и сооружений. Это напрямую влияет на состояние и требования безопасности, так как любое несоблюдение установленного регламента, отступление от предписанных правил влечет за собой непрогнозируемые и чаще всего отрицательные последствия.

При возникновении пожара на железнодорожном транспорте, товарных и сортировочных станциях руководитель тушения пожара должен провести следующие организационные работы [1]:

- установить местонахождение подвижного состава, наличие людей и принятые меры к их эвакуации; вид груза в горящем и соседних с ним вагонах, принятые меры к расцепке и отводу соседних вагонов, поездов, обесточиванию электрических сетей;
- поддерживать постоянную связь с дежурным по отделению дороги, привлекая его для выяснения обстановки и консультации по вопросам эвакуации вагонов и передвижения поездов, при необходимости потребовать полное прекращение движения железнодорожного транспорта в районе проведения работ;
- до начала тушения в районе прохождения контактных электросетей потребовать оформления в установленном порядке письменного допуска;
- использовать пути и способы прокладки рукавных линий с учетом движения или маневрирования поездов, осуществляя прокладку рукавных линий, как правило, под рельсами и вдоль путей;
- с учетом особенностей железнодорожного транспорта назначить лиц, ответственных за соблюдение требований правил безопасности;
- при наличии опасных грузов, потребовать у машиниста аварийную карточку и принять соответствующие меры по защите личного состава;
- установить наличие угрозы соседним поездам, возможность вывода всего состава или отдельных горящих вагонов в безопасное место;
- организовать при необходимости защиту и отвод негорящих вагонов из состава или смежных путей из опасной зоны, в первую очередь вагонов с людьми, взрывчатыми и отравляющими грузами, цистерн с ЛВЖ, ГЖ и ГГ;
- при растекании горячей жидкости организовать устройство обваловки участка или лотков для стока горячей жидкости в безопасное место;
- при недостатке воды и невозможности подъезда к месту пожара, необходимого количества технических средств МЧС потребовать подачу пожарного поезда.

Несмотря на безопасность железнодорожного транспорта и четкий алгоритм действий при ликвидации ЧС всегда будут иметься форс-мажорные факторы, которые предусмотреть невозможно (наличие водоисточников и возможность подъезда спецтранспорта при возгорании железнодорожного состава в пути следования).