

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
БАЙКАЛО-АМУРСКИЙ ИНСТИТУТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА - ФИЛИАЛ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» В Г. ТЫНДЕ  
ФАКУЛЬТЕТ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ – ТЫНДИНСКИЙ ТЕХНИКУМ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (ФСПО-ТТЖТ)

**ПОЧЕМУ Я СТАЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОМ**

## **ПОРТФОЛИО**

**ПРОЕКТ «БУДУЩИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ РОССИИ»**

**Моя профессия – гордость моей семьи**

**ПОДГОТОВИЛ КОНКУРСАНТ: ШЕВЧЕНКО РОМАН**

**ПОД РУКОВОДСТВОМ ПРЕПОДАВАТЕЛЯ ВЫСШЕЙ КАТЕГОРИИ:  
СМОЛЯНИНОВОЙ ИРИНЫ АНДРЕЕВНЫ**

Тында – 2019

## Содержание

Введение.....	3
1. Основная часть .....	4
1.1 Традиции семьи .....	20
1.2 Из моих личных воспоминаний.....	14
Заключение.....	19
Список используемых источников.....	21

## 1. Введение

Железнодорожный транспорт является основным звеном транспортной системы России и большинства стран СНГ. Особая роль железных дорог Российской Федерации определяется большими расстояниями, отсутствием внутренних водных путей в главных сообщениях Восток–Запад, прекращением навигации на реках в зимний период, удаленностью размещения основных промышленных и аграрных центров от морских путей.

Хорошая техническая оснащенность и прогрессивные технологии железных дорог России позволяют оставаться вполне конкурентоспособным видом транспорта. Как видно, железнодорожный транспорт России в целом является доходной отраслью народного хозяйства страны. В предлагаемом проекте *проблемой* является правильность выбора профессии, связанной с продолжением традиций моей семьи. В моей семье считается правильным и лестным быть железнодорожником, продолжать дело предков. И лично мне импонирует стать продолжателем этих традиций.

В начале этого пути я сделал первый шаг – поступил в образовательное учреждение по профилю – хочу стать на начальном этапе помощником машиниста тепловоза. Так как семья почти вся связана с деятельностью железной дороги, то я считаю, что в этом периоде моего жизненного пути *актуальным* является желание продолжить традиции и сделать маленький вклад в общее дело России.

**Целью** проекта является определение необходимости освоения профессии помощник машиниста тепловоза, а также в будущем продолжение обучения в высшем учебном заведении и передаче своим детям любви к профессии и железной дороге.

### ***Задачи решения проблемы:***

- Сбор материала по освещению значимости профессии «Помощник машиниста тепловоза», как начального этапа карьерного роста;
- Использование семейного архива для мотивации и создания проекта;
- Исследование потребности региона в работниках данной профессии.

## 1. Основная часть

При исследовании особенностей выбранной профессии «Помощник машиниста тепловоза» к будущему работнику предъявляются требования в овладении профессиональными компетенциями:

1.1 Эксплуатировать подвижной состав железных дорог.

1.2 Производить техническое обслуживание и ремонт подвижного состава железных дорог в соответствии с требованиями технологических процессов.

1.3 Обеспечивать безопасность движения подвижного состава.

2.3 Контролировать и оценивать качество выполняемых работ.

*иметь практический опыт:*

– эксплуатации, технического обслуживания и ремонта деталей, узлов, агрегатов, систем подвижного состава железных дорог с обеспечением безопасности движения поездов;

*уметь:*

– определять конструктивные особенности узлов и деталей подвижного состава;

– обнаруживать неисправности, регулировать и испытывать оборудование подвижного состава;

– определять соответствие технического состояния оборудования подвижного состава требованиям нормативных документов;

– выполнять основные виды работ по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава;

– управлять системами подвижного состава в соответствии с установленными требованиями;

*знать:*

– конструкцию, принцип действия и технические характеристики оборудования подвижного состава;

– нормативные документы по обеспечению безопасности движения поездов;

– систему технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

– правила определения качества выполненной работы.

В период прохождения производственной практики необходимо подтвердить полученные теоретические знания на рабочем месте. Интересным этапом для этого является эксплуатационная практика в качестве стажера и дублера помощника машиниста в действующей бригаде. Закрепление теоретических знаний проходит при выполнении обязанностей помощника машиниста по следующим положениям:

➤ Подготовка тепловоза к работе, приемка и проведение технического обслуживания.

➤ Проверка работоспособности систем тепловоза;

➤ Управление и контроль за работой систем тепловоза, техническое обслуживание в пути следования;

➤ Приведение систем тепловоза в нерабочее состояние;

➤ Выполнения требований сигналов. Подача сигналов для других работников;

➤ Выполнение регламента переговоров членами локомотивной бригадой между собой и с другими работниками железнодорожного транспорта;

➤ Оформление и проверка правильности заполнения поездной документации; Определение неисправного состояния тепловозов по внешним признакам;

➤ Изучение техническо-распорядительного акта железнодорожной станции (ТРА станций), профиля обслуживаемых участков, расположение светофоров, сигнальных указателей и знаков;

➤ Соблюдение правил и норм охраны труда.

Помощник машиниста тепловоза всегда должен с полной отдачей и качественно выполнять порученные ему обязанности. Ведь от этого зависит

не только техническая исправность механизмов поезда, но и безопасность доставки пассажиров и грузов.

Так как железная дорога сейчас активно развивается, вместе с железной дорогой развивается ее оснащение.

Особую роль уделяют локомотивам, так как это «сердце» всего подвижного состава. Одной из последних разработок для обновления тягового подвижного состава является тепловоз 2ТЭ25А, он же «Витязь» (рисунок 1). Этот тепловоз специально адаптирован для суровых Российских погодных условий и проходит испытания в рабочих условиях на участках Тындинского регионального управления ДВост. жд. филиала ОАО РЖД.

Магистральный грузовой двухсекционный тепловоз с электрической передачей переменного тока и асинхронными тяговыми электродвигателями, выпускаемый на Брянском машиностроительном заводе.

На рисунке 2, 3, 4, 5 приведены рабочие места машиниста и помощника машиниста тепловоза.



Рисунок 1- Секция тепловоза 2ТЭ25А



Рисунок 2 – Вид кабины машиниста тепловоза 2ТЭ25А



Рисунок 3 – Вид кабины машиниста тепловоза 2ТЭ25А со стороны помощника машиниста



Рисунок 4 – Вид кабины машиниста тепловоза 2ТЭ25А



Рисунок 5 – Вид кабины машиниста тепловоза 2ТЭ25А

Исследование личных качеств для достижения поставленных целей - овладения профессией «помощник машиниста тепловоза» показало, что машинист и помощник машиниста локомотива являются одной из самых востребованных профессий на железной дороге, важнейшим звеном в выполнении задачи по перевозке грузов и пассажиров.

Помощник машиниста локомотива должен обладать необходимыми личными качествами, чтобы соответствовать предъявляемым к работнику данной профессии требованиям.

Нужно обладать крепким здоровьем: осуществлять управление тепловозом – работа сложная, опасная и вредная с точки зрения воздействия на организм человека различными факторами. Это большая нагрузка на зрение и слух, воздействие электромагнитного излучения и вибрации, пыльный воздух (в том числе и металлическая пыль).

Также он должен иметь хорошую реакцию и умение принимать ответственные решения. Обладать выносливостью, уверенностью в себе, проявлять внимательность, бдительность, осторожность, предусмотрительность и уравновешенность.

Помощник машиниста локомотива должен быть готов к монотонности действий в условиях поездки в ночное время, недостаточной освещенности, а также продолжительному рабочему времени в любое время суток, и работе в неблагоприятных погодных условиях.

Проведя данное исследование, я пришел к выводу, что обладаю всеми перечисленными требованиями. Я стремлюсь получить знания и умения, а также практический опыт для того чтобы освоить профессиональные компетенции и получить работу в эксплуатационном локомотивном депо Тынды- Северная по окончании учебного заведения.

Строительство Байкало-Амурской магистрали выполнялось для создания возможности вывоза имеющихся в регионе полезных ископаемых, и естественно, проделанная работа не может быть остановлена на начальном этапе. Идет развитие региона в виде строительства подъездных путей к месторождениям углей как в Нерюнгринском районе, по месту моего жительства и различных руд на Улаке в Зейском районе Амурской области и многих других участках. Естественно, что будет увеличиваться число поездов на этих участках, а значит, потребность в локомотивных бригадах тепловозной тяги также возрастет. Уже идет строительство второго пути, но на их электрификацию требуются огромные средства, поэтому востребованность выбранной мною профессии будет только возрастать также



и с уходом на заслуженный отдых машинистов тепловозов и переквалификацией действующих помощников в машинисты тепловоза.

Проведенные исследования по востребованности профессии «Помощник машиниста тепловоза» в Тындинском регионе Дальневосточной дирекции тяги филиала ОАО «РЖД» выявили тенденцию роста вакансий в штатном расписании эксплуатационного локомотивного депо ст. Тында (ТЧЭ-11) в связи с модернизацией широтного хода Комсомольск – на - Амуре – Ургал - Хани и увеличением объема перевозок за последние три года:

2016 год – 22 вакансии, 2017 год -36 вакансий, 2018 год- 42 вакансии, 2019 год-58 вакансий на должность «Помощник машиниста тепловоза».

При наличии в городе Тынде Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта, также действует учебный центр ОАО «РЖД», где выпускают специалистов рабочих профессий локомотивного хозяйства и некоторых других. Может быть, сказывается демографический кризис 90-х годов, но пока и я надеюсь, в ближайшем будущем, потребность в специалистах выбранной профессии останется неизменной.

Свое стремление в освоении выбранной профессии подтверждается результатами моей учебы: по итогам четвертого семестра второго курса и пятого семестра третьего курса в среднем они составляют 3,9 балла. Успешно мною пройдены этапы учебных практик «Слесарная», «Электросварочная», «Электромонтажная» с оценкой 5 баллов по каждому виду.

Я также имею активную жизненную позицию и принимаю участие во всех мероприятиях института, спортивных соревнованиях, праздничных концертах, в волонтерском движении, занимаюсь творчеством и пишу песни в собственном исполнении под гитару.

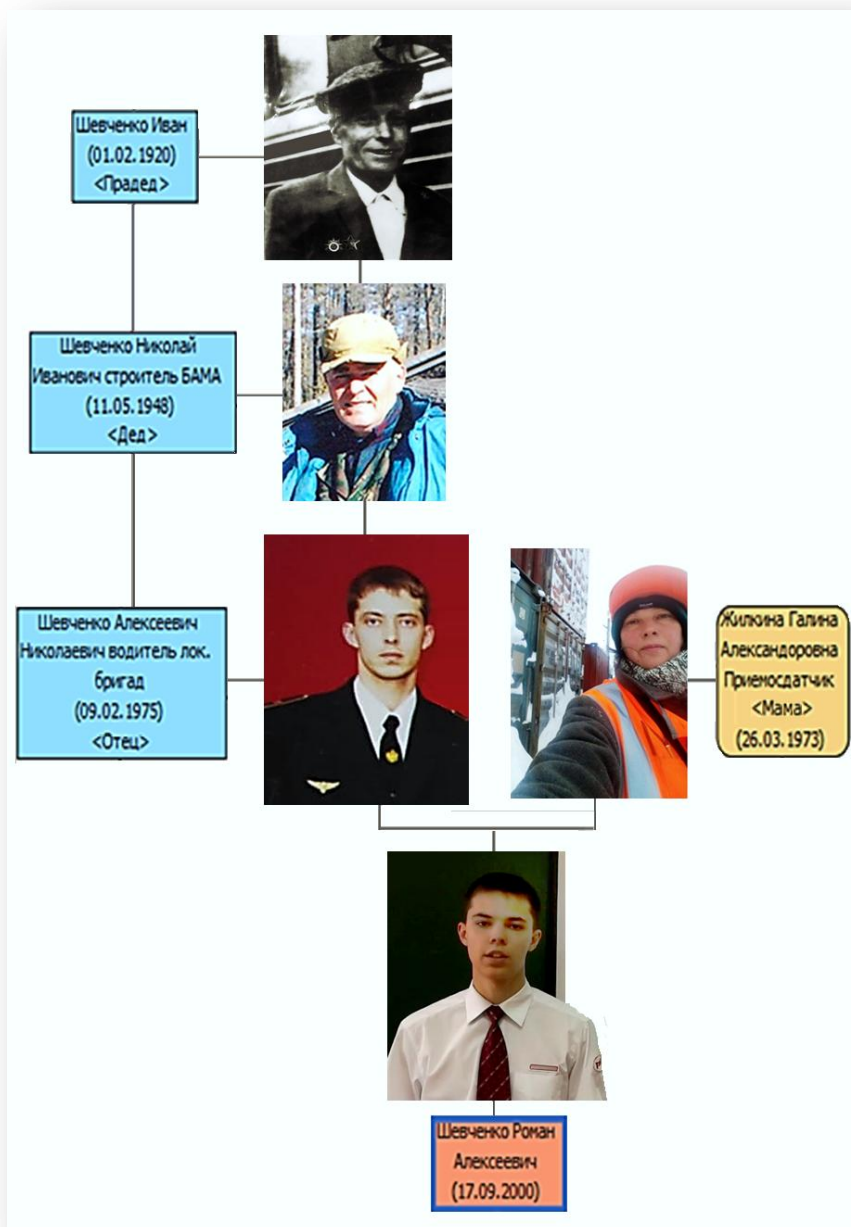
## 1.1 Традиции семьи

В этой части мне бы хотелось рассказать о том, что послужило побуждением к стремлению стать помощником машиниста тепловоза и в дальнейшем связать свою судьбу с железной дорогой.

В первую очередь это мои родители. Вся моя сознательная жизнь была пронизана сопричастностью с работой родителей, а в дальнейшем я стал интересоваться судьбой своих ближайших родственников, связанных с железной дорогой. Повседневная жизнь всегда связана с дорогой- каждый год едем всей семьей в отпуск, обязательно на поезде, интересно быть на месте проводника, но еще более захватывающие впечатления от того что мог бы и сам быть в кабине тепловоза! С тех самых пор и возникло желание стать первым и лучшим в этой профессии. И только поступив учиться, я осознал всю важность этой профессии, ответственность и большое количество обязанностей. Понятно, что любая профессия, связанная с поездами, ответственная и нужная, но только «локомотивщик» всегда обязан быть впереди, изучать новые локомотивы и уметь их эксплуатировать, принимать на себя весь «груз» обязанностей и постоянно учиться. Наставления преподавателей начинаются со слов, что наша специальность «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» требует к себе повышенного внимания и огромных знаний, которые будут восполняться постоянным самообразованием. И я считаю, что я готов принять на себя всю ответственность, связанную с выбранной профессией. Общаясь с ребятами в группе, я выяснил, что большая часть из них выбрали эту профессию потому, что так посоветовали родители и друзья и только очень немногие пришли сюда осознанно, так же как и я, со стремлением продолжить традиции семьи.

Железнодорожной династии Жилкиных- Шевченко примерно **170** лет и мне бы хотелось внести свой вклад в наше семейное дело.

История семьи начинается от моих прадедушек и прабабушек ветви Жилкины – Шевченко. Железная дорога важна для страны, а также она является неотъемлемой частью моей семьи, как ее работников. Кто-то из них был строителем Байкало-Амурской магистрали, строил железнодорожные вокзалы, административные здания, жилые дома.



Мой прадед Жилкин Иван Михайлович был участником второй мировой войны, ветераном тыла, ветераном труда. Награжден орденом великой отечественной войны второй степени, дважды медалью «За отвагу». После войны стал кочегаром паровоза, когда появились тепловозы, стал

помощником машиниста, был награжден медалями за отличную работу, знаком «Почетный железнодорожник» (рисунок 6).



Рисунок 6 – Мой прадед Жилкин Иван Михайлович

Его жена, Екатерина Кислянская, имела 40 лет железнодорожного стажа, работала стрелочником, потом экипировщиком паровозов, заправляла их песком водой, а потом, когда появились первые тепловозы, заправляла их топливом, песком и водой. Так же чистила пути от пыли и шлака, когда еще были паровозы.

Труд был тяжелый, за трудолюбие она была награждена медалью «Ударник труда», медалью «За добросовестный труд», Знаком «Почетный железнодорожник» имела множество поощрений, с большой честью ушла на заслуженный отдых.

Самым главным «мотиватором» стал мой родной дед Жилкин Александр Иванович, он работал машинистом тепловоза, благодаря моему деду я решил продолжить династию и стать помощником машиниста, в будущем планирую стать машинистом тепловоза.

Мой дед начал свой путь железнодорожника с обычного стрелочника обучился на вагонника. После в г. Алма-Ата обучился на помощника машиниста паровоза и тепловоза. Сначала работал кочегаром паровоз, потом стал работать помощником машиниста и когда в обратное депо станции

Серебрянск пришли локомотивы с дизельными двигателям, мой дед перешел помощником машиниста, а после, стал машинистом тепловоза (рисунок 7).

Его жена, Надежда Семеновна, моя бабушка, начала свой путь железнодорожника в Казахстане город Серебрянск, обычным техником, позже стала диспетчером пути, потом в 1978 году уехала на БАМ на станцию Беркакит где работала приемосдатчиком (рисунок 8). В 1987 переводом уехала в Казахстан, где на станции Серебрянка работала приемосдатчиком, в 1988 году перешла переводом в ПЧ – 38 диспетчером пути на участок Защита - Зыряновск. Имела множество поощрений, знак «Почетный железнодорожник», медаль «За строительство БАМа».



Рисунок 7 – Жилкин Александр Иванович с помощником



Рисунок 8 – Жилкина Надежда Семеновна

## 1.2 Из моих личных воспоминаний...

Бабушка очень часто брала меня к себе на работу, мне всегда было интересно наблюдать за ее работой, за диспетчерским пультом, за путевой- так у нее на работе называли рацию, с помощью которой они координировали друг друга.

Звали ее просто Семеновна или Надежда Семеновна, она была очень уважаемым работником.

Мой дед Шевченко Николай Иванович поехал на БАМ вместе со своей женой Елизаветой Ивановной в 1977 году. По приезду дед устроился в строительно-монтажный поезд СМП-595. Он строил вокзал станции Беркамит, станции Тында и другие объекты. Мой дед имеет множество поощрений, две медали.

В 1971 году ему была вручена юбилейная медаль к 100 -летию со дня рождения В.И. Ленина (рисунок 9).

26 ноября 1980 года в честь дня Строителя указом Президиума Верховного Совета также была вручена медаль «За строительство БАМа» (рисунок 10).

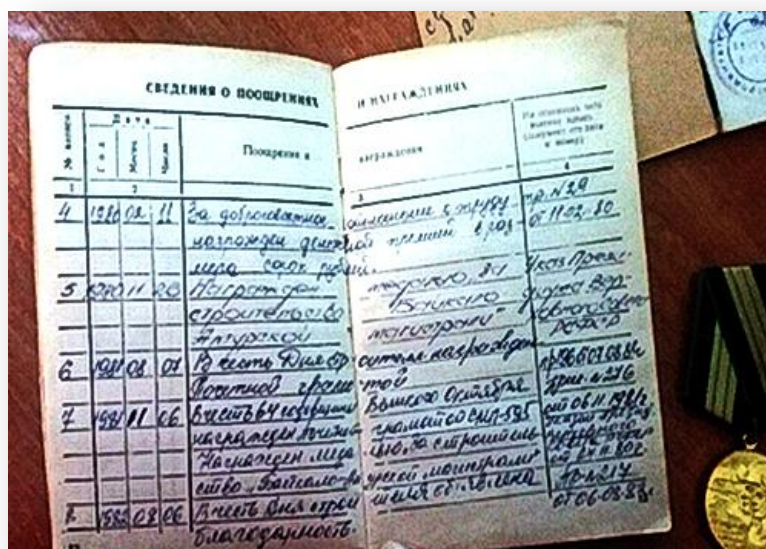


Рисунок 9 – Трудовая книжка деда Шевченко Николая Ивановича



Рисунок 10 – Награды моего Деда Шевченко Николая Ивановича

Так же мой дед Шевченко Николай Иванович являлся общественным охотинспектором в пгт. Беркакит. Он обучал молодых охотников правильному ношению, хранению и уходу за оружием. Строго наказывал браконьеров. Когда СССР распался дед перестал работать охотинспектором, но также продолжал охотиться, следить за чистотой и порядком в нашем лесу. Когда я подросток мой дед начал воспитывать во мне любовь к природе и ее красоте.

Фото моего деда на озере Оборчо. Он стоит возле своей избы, этой избе около 45 лет (рисунок 11).



Рисунок 11 – На заимке

Мой отец Шевченко Алексей Николаевич начал свой путь на железной дороге проводником, проработал в этой должности 10 лет. Затем отучился на аккумуляторщика, а далее стал водителем дежурной машины по доставке локомотивных бригад, от него я слышал много рассказов о работе машинистов и помощников машинистов тепловозов (рисунок 12).

Моя мама Шевченко (Жилкина) Галина Александровна является продолжателем железнодорожной династии. Она работает приемосдатчиком на станции Беркакит, где когда – то работала моя бабушка, Жилкина Надежда Семеновна. У моей мамы есть грамоты, поощрения за хорошую работу, она очень добрый и отзывчивый человек (рисунок 13).



Рисунок 12 – Шевченко Алексей Николаевич



Рисунок 13 – Шевченко (Жилкина) Галина Александровна на работе

Я, Шевченко Роман Алексеевич, являюсь продолжателем династии железнодорожников, обучаюсь в БАМИЖТ филиал ДВГУПС БАМИЖТ в городе Тынде по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог. Выбрал я эту профессию потому что мои дед и прадед так же были железнодорожниками- локомотивщиками.



С самого детства я активно занимаюсь спортом, на этом фото мне 12 лет (рисунок 14).

После того как мой тренер по каратэ сменил место жительства, я стал заниматься боксом под руководством заслуженного тренера РС(Я) Кожемякина Сергея Алексеевича. Благодаря его стараниям и моему упорству я получил I разряд по боксу (рисунок 15). Стал участником Всероссийского турнира по боксу класса «Б». Чемпионом Нерюнгринского района, чемпионом Алданского района, серебряным призером соревнований республиканских соревнований, бронзовым призером турнира сильнейших боксеров Якутии.



Рисунок 14 – Мои спортивные достижения по каратэ



Рисунок 15 – Мои спортивные достижения по боксу

И одними из самых моих больших достижений стали соревнования мирового уровня «Дети Азии», я попал в сборную Якутии (рисунок 16), где был на сборах 3 месяца. В полуфинале я проиграл боксеру из Киргизии.

После этих соревнований я решил закончить свой путь боксера так как в Тынде отсутствует секция бокса, но я продолжаю для себя заниматься в спортзале и на стадионе.



Рисунок 16 – Фото нашей сборной

Так же активно участвую во всех мероприятиях БАМИЖТ (рисунок 17).



Рисунок 17 – На сцене БАМИЖТ

На рисунке 17, слева, я на концерте, посвященном памяти солдатам, воевавшим в Афганистане. На рисунке 17, справа, я на концерте декады специальности.

Работа над этим проектом утвердила меня в правильности выбранного пути в профессию. Молодежь моего возраста, оценивая будущие профессии, стремится также овладеть надпрофессиональными компетенциями, чтобы быть конкурентоспособными на рынке труда. Сейчас от будущего специалиста среднего звена ожидаются умения, навыки и практический опыт в профессии:

- профессиональные знания и уверенное выполнение необходимых технологических операций;
- умение использовать теоретические знания в нестандартной проблемной производственной ситуации;
- владение дополнительными смежными квалификациями;
- готовность к постоянному освоению новых технологических приемов.

Востребованность специалистов повышается при условии обладания надпрофессиональными компетенциями:

- общая грамотность, отмечается предпочтительность для работодателя рабочих со средним профессиональным образованием;
- информационная культура;
- функциональное владение английским языком;
- коммуникативная культура;
- дисциплинированность;
- крепкое здоровье и привычка к здоровому образу жизни.

## **Заключение**

Залогом и начальным этапом правильности выбора жизненного пути является семья. Молодые профессионалы нашей страны чаще всего идут по стопам своих родителей. И поэтому я горжусь своей семьей и ее вкладом в общее дело - жизнь железной дороги как сердца экономики России.

Я хочу продолжать дело моей семьи, начиная с рабочей профессии и возможно в будущем в качестве инженера путей сообщения, и перехода в управленческий аппарат, для того чтобы железная дорога на моей «малой родине» развивалась и процветала, что обеспечит региону дальнейшее развитие.

Важными шагами моей жизни я считаю не только получение среднего специального образования и профессии «Помощник машиниста тепловоза», но также дальнейшее повышение уровня образования и возможную работу в качестве инженера путей сообщения. Я надеюсь, что при прохождении производственной практики после третьего курса обучения, я полностью смогу быть уверенны, что не ошибся в выборе профессии.

В перспективных жизненных планах у меня продолжение традиций семьи- как железнодорожной династии.

## Список используемых источников

Основная:

1. Приказ Минобрнауки России от 22.04.2014 N 388 "Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог" (Зарегистрировано в Минюсте России 18.06.2014 N 32769)
2. Владимир Васильев. Как правильно выбрать профессию и подготовиться к ней? Что такое профессиональное самоопределение и при чём тут ваш жизненный успех? (рус.) // Образовательный медиа-проект Newtonew. — 2017. — 28 октябрь.
3. Фотоматериалы из архива семьи Шевченко

Интернет-ресурсы:

4. [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)
5. <https://ru.wikipedia.org/wiki>
6. [Multiurok.ru](http://Multiurok.ru)