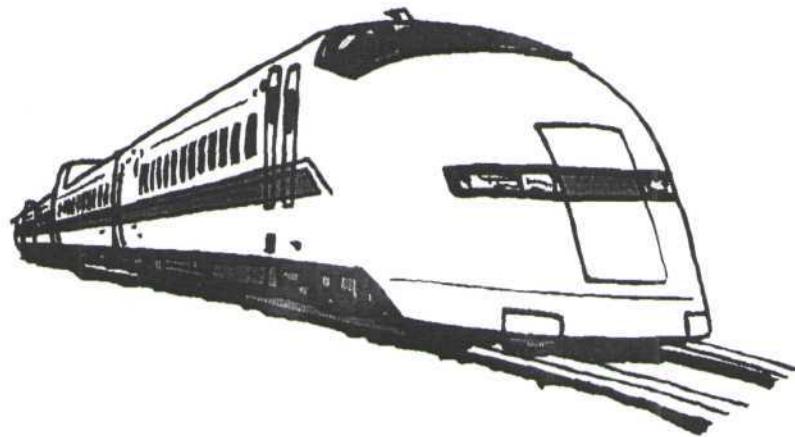


Материалы
III Всероссийской научно-практической конференции
с международным участием,
посвященной 55-летию со дня образования
Оренбургского института путей сообщения – филиала СамГУПС
и 111 - й годовщине Оренбургского Линейного отдела
МВД России на транспорте

6-7 декабря 2012 г.



Самара - Оренбург
2012

Редакционная коллегия

Председатель редакционной коллегии:

Н. П. Фефелов – директор ОрИПС – филиала СамГУПС

Заместитель председателя:

Т. В. Кажанова – заведующий кафедрой «Общеобразовательные и профессиональные дисциплины» ОрИПС – филиала СамГУПС, кандидат химических наук, доцент

Члены редакционной коллегии:

И. А. Найденова

– кандидат исторических наук, доцент

А. С. Боровский

– кандидат технических наук, доцент

С. Н. Маланчева

– кандидат технических наук, доцент

Ю. А. Генварева

– кандидат педагогических наук, доцент

О. Ю. Малахова

– кандидат педагогических наук, доцент

Ю. В. Пузиенко

– кандидат педагогических наук, доцент

Ю. В. Полищук

– кандидат технических наук, доцент

Е. В. Землянская

– кандидат технических наук, доцент

С. А. Заводчикова

– старший преподаватель

О 23 «ОБРАЗОВАНИЕ, НАУКА, ТРАНСПОРТ В ХХI ВЕКЕ: ОПЫТ, ПЕРСПЕКТИВЫ, ИННОВАЦИИ». III Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием, посвященная 55-летию со дня образования ОрИПС – филиала СамГУПС и 111 - й годовщине Оренбургского ЛО МВД России на транспорте.

6-7 декабря 2012 г. [Текст]: / редкол.: Н.П. Фефелов [и др.]. – Самара – Оренбург: СамГУПС, ОрИПС – филиал СамГУПС 2012. – 476 с.

ISBN 978-5-98941-190-0

В работе конференции приняли участие сотрудники Оренбургского Линейного отдела МВД России на транспорте, работники Оренбургской транспортной прокуратуры, центра оперативно-тактических исследований внутренних войск МВД России (г. Москва), студенты, аспиранты, профессорско-преподавательский состав, молодые специалисты, работники и руководители железнодорожных предприятий и образовательных учреждений из России, Германии, Украины и Казахстана.

В материалах конференции рассмотрены проблемы безопасности и охраны правопорядка на железнодорожном транспорте, высшего и среднего образования, воспитания молодежи, а также современные направления научных исследований: инженерно-технические, естественнонаучные, экономики и экологии, безопасности жизнедеятельности и охраны труда в организациях и на производстве.

Конференция состоялась 6-7 декабря 2012 года в конференц-зале здания ГБУК

виды информации в режиме мультимедиа (речь, данные, видеинформация). Полным ходом внедряется система связи новой вертикали управления перевозками на железнодорожном транспорте, включающая в себя единый центр управления движением поездов, дорожные центры управления перевозками, центры диспетчерского управления и центры управления местной работой цифровой и цифро-аналоговой систем технологической связи. Организовано производство на уровне международных стандартов цифровых систем передачи и коммутации технологической связи на ведущих предприятиях России. Налажено изготовление цифровой аппаратуры оперативно-технологической связи в ООО "Интелсет-ТСС", "Абител-информ", ЗАО "Микчел-ТСК", ООО "КАПО-НИИЖАтел", на Лосиноостровском электротехническом заводе ОАО РЖД, а также в ряде других отечественных фирм. Созданная цифровая система оперативно-технологической связи (OTC), по функциональным возможностям превосходящая многие аналоги в мировой железнодорожной практике. Системой цифровой OTC оборудовано около 20 тыс. км железных дорог России. АСУ позволяют эффективно решать задачи перевозочного процесса, способствуя увеличению пропускной способности железнодорожных линий, обеспечивая безопасность движения поездов, бесперебойную связь между всеми подразделениями железнодорожного транспорта.

Библиографический список.

1. Бубнов В.Д., Казаков А.А., Казаков Е.А., "Станционные устройства автоматики и телемеханики на железнодорожном транспорте". М: Инфо, 2006г.- 359с.
2. Яковлев В.Ф. "Автоматика и автоматизация производственных процессов на железнодорожном транспорте". М: Транспорт, 1990г.- 279с.
3. Почаевец В.С "Автоматизированные системы управления устройствами электроснабжения железных дорог". М: Маршрут, 2003г.- 120с.

УДК 908

B.A. Зикеев (samtgt-metod@mail.ru)
M.YU. Мочалов (motchalov79@mail.ru)

СамТЖТ – структурное подразделение ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет путей сообщения», г. Самара

ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В САМАРСКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ УЧИЛИЩЕ НА РУБЕЖЕ XIX-XX ВВ.

Самарское техническое железнодорожное училище, открывшее свои двери в 1879 г., все последующие годы оставалось кузницей кадров для железных дорог не только в Поволжье, но и в самых отдалённых частях Российской империи. В стенах его преподавались как предметы, обязательные для общего уровня образования (арифметика, геометрия, физика, механика, чистописание, начальное черчение, закон Божий), так и общепрофессиональные (телефрафия, землемерие, начальное основание строительного искусства), и специальные дисциплины (железнодорожное дело, практика телеграфирования, железнодорожное счетоводство, черчение частей паровоза и т.д.). Проводились также практические занятия по столярному ремеслу, слесарно-кузнецкому ремеслу, плотничным работам, строительным работам, съёмке и нивелировке. По окончании теоретического обучения студенты, желавшие получить аттестат, должны были пройти обязательную практику на железной дороге. Длительность её составляла не менее 2 лет. Однако зачастую, даже окончив практику, студент-железнодорожник оставался работать на месте её прохождения, либо в жизнь его вмешивались ещё какие-то обстоятельства, так что получение желанного аттестата откладывалось порой на целые годы. Согласно записям книги аттестатов, вплоть до 8 лет. Некоторые аттестаты вручались спустя, например, 11 лет и даже более [1].

За отмеченный период самарские студенты-практиканты побывали на 16 железных дорогах – от Сызранско-Вяземской и Балашово-Харьковской до Забайкальской [1]. Основным местом прохождения практики была, конечно же, Самаро-Златоустовская железная дорога – службы пути, тяги и телеграфа [3:334]. До первой пол.1890-х. гг. практически каждый год принимала практикантов Оренбургская дорога. Бум железнодорожного строительства в Сибири также давал себя знать – ряд студентов самарского училища практиковались на Сибирской, Западно-Сибирской и Средне-Сибирской железных дорогах[1].

Таблица 1. Место прохождения практики

№ п/п	Железная дорога	Общее количество обучавшихся, проходивших практику в период с 1882 по 1915 г. (чел.)
1	Самаро-Златоустовская	167
2	Златоуст-Челябинская	1
3	Сызранско-Вяземская	1
4	Рязанско-Казанская	1
5	Оренбургская (с 1893г. объединена с Самаро-Златоустовской)	34
6	Покровско-Уральская	1
7	Рязанско-Уральская	1
8	Пермь-Котласский подъездной путь	1
9	Сибирская	1
10	Западно-Сибирская	9
11	Средне-Сибирская	7
12	Забайкальская	3
13	Круго-Байкальская	2
14	Закаспийская военная	1
15	Закавказская	1
16	Балашово-Харьковская	1
Данные по железной дороге отсутствуют		177

Как позволяют судить записи книги аттестатов за 1884-1887 гг., учащиеся на практике выполняли обязанности десятника по службе пути и зданий, конторщика дистанции и запасного дорожного мастера, станционного приказчика и помощника начальника станции, либо мастера слесарного цеха вагонной мастерской, телеграфиста и второстепенного техника по службе телеграфа, либо занимались составлением смет и чертежей. Наиболее часто практикантом всё же выпадали обязанности помощника машиниста и слесаря общих мастерских. По окончании практики студенту надлежало сдать серьёзный экзамен в присутствии представительной комиссии, возглавляли которую представители руководств железнодорожных служб (пути, тяги, телеграфа). Помимо них в комиссию входили начальник училища, инспектор училища, преподаватель спецпредметов. Результаты итогового испытания протоколировались.

Долгожданным результатом обучения становилось получение аттестата, дававшего право на профессиональную деятельность. Выпускник училища получал звание «техник для составления смет и чертежей по службе пути и зданий на железных дорогах», «вагонный мастер», «железнодорожный машинист», «телеграфный механик железных дорог», «начальник станции железных дорог».

За период с 1879 по 1915 гг. обучение в училище прошли 624 человека (все они получили свидетельство об его окончании). Из них аттестат, дававший право на профессиональную деятельность, получили лишь 237 человек (37,9% от количества свидетельств) [1; 2].

Библиографический список

1. Книга для записи аттестатовъ, выданныхъ ученикам Самарского Техническо-железнодорожного училища с 1884г. по 1916г.
2. Книга для записи свидетельствъ, выданныхъ ученикам Самарского Техническо-железнодорожного училища обь окончані курса училища. 1882г. по 1929г.
3. Зикеев В.А., Мочалов М.Ю. Студенты-железнодорожники в конце XIX-начале XX столетия (по архивным документам Самарского техникума железнодорожного транспорта)// Наука и образование транспорту: материалы V Международной научно-практической конференции. – Самара: СамГУПС, 2012. С.332-334.

УДК 81-112.2

М.А. Конова (margaret_konova@yahoo.com)

Оренбургский институт путей сообщения – филиал СамГУПС, г. Оренбург

СТРУКТУРА И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРЕСС-РЕЛИЗА

Целью данной статьи является описание структуры и дифференциальных особенностей пресс-релиза. Объектом исследования выступает пресс-релиз как основной жанр PR-текста, несущий «предназначенную для прессы актуальную оперативную информацию о событии, касающемся базисного субъекта PR» [1, с.111]. Важность и ценность такого типа текста для PR, как пресс-релиз нельзя оспорить, его неспроста называют «рабочей лошадкой связей с общественностью» [4]. По утверждениям теоретиков PR, пресс-релиз был рожден на рубеже 19–20 вв. Написанный в форме обыкновенных новостей из жизни организации, пресс-релиз представляет собой точку зрения и взгляды организации, которых она придерживается и продвигает в обществе. Пресс-релиз представляет собой письменное либо задокументированное с помощью аудиовизуальных средств сообщение, направленное на представителей СМИ с целью объявить о чем-то, что, по мнению базисного субъекта PR («та организация, на решение проблемы которой направлена PR-кампания» [4]), заслуживает освещения в печати. Как правило, пресс-релизы отправляют по почте, факсу или по электронной почте редакторам газет, журналов, радиостанций, телевизионных станций, и/или телевизионных сетей. В свою очередь, редакторы газет и репортеры часто просто используют факты, цитаты, и другую информацию из пресс-релизов, чтобы написать или дополнить свои статьи, поддержав их точными и достоверными данными.

Первые современные пресс-релизы были созданы американским журналистом Айви Ли. PR-агентство Ли работало с железнодорожной компанией *Pennsylvania Railroad* во время крушения поезда в Атлантик Сити в 1906 г. Айви Ли и компания вместе создали пресс-релиз, который был обращен непосредственно к журналистам, прежде чем другие версии, слухи или предположения об этой аварии получили свое распространение в обществе. Помимо выпуска пресс-релиза Ли также пригласил журналистов и фотографов на место аварии, доставив их туда за счет средств компании, что способствовало открытому общению со средствами массовой информации [3]. Позже пресс-релизы стали нормой для всех корпораций и больших организаций как коммерческого, так и некоммерческого профиля. Все чаще пресс-релизы использовали для того, чтобы пригласить журналистов посетить пресс-конференции, выставки и прочие мероприятия, проводимые компанией с тем, чтобы получить освещение в масс-медиа.

Пресс-рели́з – сообщение для прессы; информационное сообщение, содержащее в себе новость об организации (возможно и частном лице), выпустившей пресс-релиз, изложение её позиции по какому-либо вопросу и передаваемое для публикации в СМИ. Как правило, он содержит официальную позицию организации в виде реакции на тот или иной информационный повод.

Темой пресс-релиза может быть любая новость из жизни компании, например, расписание мероприятий, проводимых компанией, известия о продвижениях и назначениях, награждениях, выпуске новой продукции, услугах, информация о продажах и другие данные