

DriverReader); отработка методики поиска поврежденных на основании их искусственного внесения посредством СИМ и внешней индикации на мониторах АРМ ДСП и ШН; настройка систем МПЦ, РМЦ и МСДК на различные режимы функционирования и администрирование их ПО; конфигурирование ПО МСДК и ПО верхнего и среднего уровней МПЦ и РМЦ под различные станции (формирование графов путевого развития и электронных таблиц маршрутов в XML-формате, выбор и установка различных констант и временных параметров работы ПО и т.д.); составление и выполнение методик имитационных испытаний систем МПЦ, РМЦ и МСДК; разработка и реализация тестовых скриптов автоматизированных испытаний систем МПЦ, РМЦ и МСДК; формирование и проверка адекватности имитационных и комбинированных моделей для испытаний систем МПЦ, РМЦ и МСДК; экспертиза и сравнение ручных и электронных протоколов работы систем МПЦ и РМЦ (составленных службами протоколирования МПЦ, РМЦ, МСДК и ПТК).

*Каграманян А.О., Козодой Д.С.  
(Український державний університет  
залізничного транспорту)*

### **ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ СПЕЦІАЛЬНОГО НАВЧАННЯ ДЛЯ ОПЕРАТИВНО-РЯТУВАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ПО ЛІКВІДАЦІЇ НАСЛІДКІВ АВАРІЙ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ**

Аварійні ситуації при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом можуть призводити до тяжких наслідків: загибелі людей та тварин, значним руйнуванням, забрудненню місцевості та інше. Оперативність і правильність прийняття рішень з ліквідації наслідків аварійної ситуації відіграє в даному випадку важливу роль.

Діючими в Україні нормативними документами передбачено, що ліквідація наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами на залізничному транспорті може здійснюватися як силами спеціалізованих підрозділів Укрзалізниці, так і відповідними формуваннями Державної служби України з надзвичайних ситуацій (ДСНС) [1, 2].

У разі ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами силами Укрзалізниці, відбудовні та пожежні поїзди діють за своїми тактико-технічними можливостями. Особовий склад поїздів і працівників залізниць, залучений до ліквідації наслідків аварійних ситуацій, забезпечується засобами індивідуального захисту та навчається правилам користування ними. Окрім цього, законодавством

передбачене обов'язкове проведення спеціального навчання з персоналом залізниць, що залучається до ліквідації наслідків аварійних ситуацій [3]. Метою такого навчання є, насамперед, вивчення специфічних властивостей небезпечних вантажів, отримання знань по плануванню і реалізації заходів з ліквідації наслідків аварійних ситуацій з урахуванням властивостей конкретного вантажу, впровадженню заходів захисту життя та здоров'я особового складу.

У [2] зазначено, що у разі виникнення аварійної ситуації з небезпечними вантажами дирекції залізничних перевезень залучають до ліквідації наслідків аварійної ситуації фахівців ДСНС, найближчих підприємств, пожежних підрозділів, інших служб населених пунктів та об'єктів згідно з планами взаємодії, які створюються відповідно до постанови Кабінету Міністрів України "Про єдину державну систему запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру" (Єдина державна система). Залучені фахівці та організації перебувають на місці аварійної ситуації із засобами та технікою, ЗІЗ, необхідними для ліквідації її наслідків, використовують засоби, указані в аварійних картках, а також специфічні нейтралізатори, методи й засоби.

Як показує досвід, за допомогою до ДСНС, фахівці залізниці звертаються у ситуаціях, коли спостерігається виникнення великомасштабних аварій з тяжкими наслідками. В таких випадках на перший план виходить поруч з практичною підготовкою ще й рівень теоретичних знань стосовно першочергових дій в залежності від властивостей небезпечних вантажів.

Однак, на практиці виявляється ситуація, коли особовий склад ДСНС, що залучається до ліквідації наслідків тяжких аварій, може опинитися не підготовленим до ефективної роботи з певними видами вантажів внаслідок відсутності спеціального навчання з цих питань. Це, в свою чергу, може наразити на додаткову небезпеку фахівців особового складу та значно ускладнити процес ліквідації наслідків.

Виходячи з цього, актуальним є вирішення питання щодо впровадження такого спеціального навчання з питань ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами. Необхідно розробити відповідну програму та порядок проведення такого навчання з особовим складом, який планується використовувати при ліквідаційних роботах вказаного напрямку та закріпити це відповідними змінами у нормативній документації.

### **Література**

1. Закон України Про перевезення небезпечних вантажів (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, №28 ст. 222.
2. НАОП 5.1.11-1.51-00 Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з

небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом: Офіційне видання : затв. наказом Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 р. № 567 ; зареєстровано в Міністерстві юстиції України 23 листопада 2000 р. за № 857/5078. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0857-00>. – Заголовок з екрану.

3. Порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів: Офіційне видання : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 р. N 1285. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1285-2007-п>. – Заголовок з екрану.

*Лисечко В.П.*

*(Український державний університет залізничного транспорту)*

### **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ В УМОВАХ ЗМЕНШЕННЯ ЧАСТКИ АУДИТОРНИХ ЗАНЯТЬ**

Сучасні тенденції розвитку освітньої галузі потребує суттєвих змін в підходах, методах, методиках та задачах підготовки фахівців. Нині виникають декілька задач, вирішення яких дасть можливість для підвищення конкурентноспроможності випускників вищих навчальних закладів і, як наслідок, покращити конкурентноспроможність самого вищого учбового закладу. Такими задачами є:

1. Зміна в підході до навчального процесу науково-педагогічних працівників, який мусить полягати в зацікавленості самих викладачів до підвищення якості освітніх послуг, які вони надають.

2. Зміна в підході до навчального процесу тих, хто навчається – студентів, слухачів, курсантів, тощо. Тобто необхідно трансформувати тих, кого навчають в тих, хто навчається.

3. Визначення критеріїв ефективності освіти, які вочевидь не є лише в обсязі та міцності знань та навичок.

Вирішення першої задачі лежить в кількох площинах:

а) кардинальна модернізація самого процесу навчання в умовах зменшення частки аудиторних занять в навчальному процесі.;

б) адаптація навчальних програм до умов зменшення частки аудиторних занять;

с) переорієнтування тих, хто навчається до збільшення частки самостійної роботи в навчальному процесі.

Зміна в підході до навчального процесу самих

студентів полягає у більшому ступені в психологічній та ментальній площинах. І, звичайно, лише ВУЗ не в змозі самостійно впоратись із цією задачею без участі родини та середньої школи. Тому розгляд вирішення цієї задачі сьогодні не розглядатемо.

Нарешті, визначення критеріїв ефективності освіти. Цими критеріями вочевидь не є лише обсяг та міцність знань та навичок. Дослідження ще 60-х років ХХ сторіччя дають повне уявлення про результативність різних видів занять (діаграма Дейла). Однак, звертаючись лише до таких критеріїв неможливо в повному обсязі оцінити сучасні вимоги до ефективності освіти. В умовах ринкових відносин, економічної кризи, глобальної ментальної перебудови головним критерієм ефективності підготовки фахівця є спроможність його працевлаштування на різних посадах. При чому, більше значення має спроможність пошукача роботи до самовдосконалення та опановування ним різних компетенцій при зміні функціональних обов'язків. Тобто пошукач мусить володіти досить широким спектром знань та навичок, не лише глибоких, які дадуть йому можливість до розвитку за даних певних умов при виконанні функціональних обов'язків.

*Лазарєв О.В.*

*(Український державний університет залізничного транспорту)*

### **ПРОБЛЕМИ ТЕСТУВАННЯ СТУДЕНТІВ ФАКУЛЬТЕТУ УПП У СУЧАСНИХ УМОВАХ**

При тестуванні студентів факультету УПП у 2014/2015 навчальному році виникли такі труднощі:

- малий строк на підготовку великого обсягу тестових завдань, що знижує їх якість;

- відсутність можливості роботи з питаннями відкритого типу, а саме:

а) неможливо вводити відповіді з клавіатури;

б) неможливо використовувати інтерактивні запитання, наприклад, клацнути мишею на рисунку для обрання потрібного вузла якоїсь схеми або розставити світлофори на плані станції, або використовувати імітатори роботи на пульті чергового по станції;

- якщо кількість питань у базі доволі висока й вимірюється у сотнях, то чи мають право студенти заздалегідь знати зміст цих питань, правильні відповіді до них, а якщо питань небагато, чи слід відкривати студентам їх зміст?;

- немає тестування з дисциплін, що забезпечують вивчення даної, через те, що по ній залік, а не екзамен, тому виникають труднощі у студентів в подальшому навчанні;

- відсутнє наукове обґрунтування часу тестування;