

Анализ производственного травматизма на железнодорожном транспорте показывает, что одной из его основных причин является нарушение требований охраны труда не только посредственными исполнителями работ, но и их руководителями, что объясняется низким уровнем знаний требований технических нормативных правовых актов. В настоящее время широко внедряются новые технологические процессы и современное производственное оборудование. Поэтому требования по обеспечению безопасности возрастают.

По действующему законодательству для осуществления контроля и организации работы по охране труда на предприятиях создаются службы охраны труда, которые должны укомплектовываться соответствующими специалистами. Вот почему перед отраслью стоит задача по подготовке специалистов в области охраны труда, которые должны компетентно решать вопросы по подготовке проектов планов мероприятий и распорядительных документов, предупреждение производственного травматизма и профессиональных заболеваний, оказывать методическую помощь структурным подразделениям в организации работы по охране труда. Такие специалисты участвуют в работе соответствующих комиссий по приемке в эксплуатацию законченных строительством и реконструированных объектов производственного назначения. Специалист по охране труда наделен широкими полномочиями и правами, которые позволяют в полной мере качественно выполнять свои должностные обязанности.

Вопрос подготовки специалистов по охране труда возникал и ранее. При этом рассматривались два варианта. Первый вариант предусматривал классическую схему подготовки в вузах начиная с первого курса. Но такая схема подготовки не оправдала себя по двум причинам. Во-первых это должен быть специалист-железнодорожник, а во-вторых, сама подготовка должна охватывать общепрофессиональную, медицинскую и юридическую подготовку, а также специальную подготовку по охране труда.

Второй вариант предусматривает обучение в рамках переподготовки специалистов с высшим образованием, т.е. получение второй специальности по охране труда. Такая форма подготовки специалистов по охране труда является предпочтительней, т.к. специализированная подготовка по охране труда осуществляется уже на базе инженерной подготовки. В предстоящий период подготовка специалистов по охране труда будет осуществляться при ИПКиПК БелГУТа. Срок такой подготовки до двух лет. Введена новая специальность «Охрана труда на железнодорожном транспорте» как вид профессиональной деятельности, требующий определенных знаний, навыков и компетенций, а также квалификация «Специалист по охране труда», которая определяет подготовленность работника к данному виду профессиональной деятельности. Определен перечень специальностей по которым можно осуществить переподготовку, разработаны образовательный стандарт и учебный план, которые включают 3 блока учебных дисциплин. При разработке учебного плана было учтено, что лица получающие вторую специальность уже имеют необходимый уровень инженерных знаний, позволяющий освоить специфические вопросы охраны труда.

Специалист по охране труда должен владеть необходимыми теоретическими основами (знаниями) и практическими навыками по оценке и анализу условий труда и профессиональных рисков на объектах железнодорожного транспорта, разработке конкретных инженерных решений и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности и улучшения условий труда.

УДК 803.074.58: 621.254

## **О ПРОЕКТЕ ГЛОССАРИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ И ОПРЕДЕЛЕНИЙ УМК ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*В. Г. ШЕВЧУК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В настоящее время в соответствии с решением Совещания учебно-методических комиссий от 16 апреля 2013 г. ведутся работы по созданию Глоссария профессиональных терминов и определений УМК по специальностям железнодорожного транспорта Совета по образованию и науке КТС СНГ.

Глоссарий предназначен для формирования терминосистемы – единого терминологического пространства, используемого в образовательном процессе по специальностям железнодорожного транспорта Совета по образованию и науке КТС СНГ, однозначного понимания участниками образовательного процесса используемых терминов.

Предложенный на рассмотрение проект Глоссария, разработанный в МИИТе, основан на использовании железнодорожной терминосистемы, содержащейся в двух утвержденных стандартах:

– ГОСТ Р №721-СТ Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения. Он должен применяться совместно с ГОСТ 24291, ГОСТ Р ИСО 14001, ГОСТ Р ИСО 14050;

– ГОСТ Р №722-СТ Железнодорожный транспорт. Состав подвижной. Термины и определения. Он должен применяться совместно с ГОСТ 19350, ГОСТ Р 53431, ГОСТ Р 52944.

Проект Глоссария состоит из пяти разделов: «Железнодорожный подвижной состав», «Инфраструктура железнодорожного транспорта», «Железнодорожный перевозочный процесс», «Высокоскоростное железнодорожное движение» и «Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта».

В разделе проекта Глоссария «Инфраструктура железнодорожного транспорта» имеется и подраздел «Железнодорожная электросвязь».

Следует отметить, что данный подраздел не достаточно полон. Так, например, отсутствуют такие важные термины, как «антенно-фидерные устройства», «передающая антенна», «приемная антенна», «приемо-передающая антенна», «радиоволновод», «несущая радиочастота», «цифровой радиоканал», «электронная карта (железнодорожный транспорт)», «GPS/ГЛОНАСС», «GPS/ГЛОНАСС-трекер», «антенна спутниковой навигационной системы», «приемник спутниковой навигационной системы», «бортовой терминал сбора данных» и др.

Некоторые термины, данные в проекте Глоссария, отличаются от аналогичных терминов, приведенных в глоссариях таких основополагающих документов железнодорожного транспорта, как Устав железнодорожного транспорта и Правила технической эксплуатации железных дорог. А в разделе «Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» отсутствуют такие термины, как «Устав железнодорожного транспорта», «Правила технической эксплуатации железных дорог» и «Инструкции».

В проекте Глоссария отсутствуют термины, связанные с современными технологиями железных дорог, поэтому, видимо, следует внести в него шестой раздел – «Электронные документы и информационная безопасность на железнодорожном транспорте». В этом разделе следует дать определение таким терминам, как «информационная безопасность железнодорожного транспорта», «документооборот», «электронный документооборот», «электронная подпись (ЭП)», «электронный документ (ЭД)», «электронный ключ», «машиночитаемый документ», «электронный перевозочный документ», «электронная регистрация на поезд», «электронный архив» и др.

Принятие Глоссария профессиональных терминов и определений УМК по специальностям железнодорожного транспорта Совета по образованию и науке КТС СНГ позволит получить единый методический документ для железных дорог и транспортных учебных заведений стран СНГ.

УДК 378: 371.3

## **ОЦЕНКА КАЧЕСТВА КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕСТОВ ПО ДИСЦИПЛИНАМ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ «СИСТЕМЫ ПЕРЕДАЧИ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ»**

*В. Г. ШЕВЧУК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В настоящее время существует ряд современных методов оценки качества подготовки студентов, которые базируются на применении компьютерных тестов для контроля и самоконтроля знаний. Компьютерный тест – это система фасетных заданий определенного содержания и специфической формы, позволяющая оценить уровень знаний и представлений студента по конкретной дисциплине [3]. Тестовые задания могут иметь различные формы, которые сводятся, как правило, к четырем основным: закрытой, открытой, на соответствие, на установление правильной последовательности [1]. Для анализа тестов используют методы математической статистики. При этом анализируется ряд критериев, которые характеризуют индивидуальные задания теста и показатели, предназначенные для оценки теста в целом. Анализ заданий математическими методами позволяет получить информацию об их скрытых дефектах, которые не удастся выявить с помощью экспертных методов. Поэтому сведения о характеристиках заданий, получаемые с помощью математического анализа, позволяют создавать тесты с желаемыми статистическими свойствами [4]. Одной из важнейших характеристик теста является сложность задания  $p$ , которая рассчитывается как отношение числа тестируемых, правильно выполнивших задание, к общему числу тестируемых. Этот показатель меняется в пределах от 0 до 1. С учетом величины  $p$  можно создавать тесты с желаемым уровнем трудности. Задания с