

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

ІНСТИТУТ ФІЛОСОФІЇ ІМ. Г. С. СКОВОРОДИ НАН УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМ. М. П. ДРАГОМАНОВА

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ ІМЕНІ ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»



**VIII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ,
ПРИСВЯЧЕНА 90-РІЧЧЮ УКРАЇНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО,
КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ**

**МАТЕРІАЛИ VIII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ «ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ
ТЕХНОЛОГІЇ»**

**REPORTS OF THE VIII INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICAL
CONFERENCE “A PERSON, A SOCIETY, COMMUNICATIVE
TECHNOLOGIES”**

Харків
2020

УДК 740+656+338

ББК 87

Л 93

Головні редактори:

Панченко С. В. – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, ректор Українського державного університету залізничного транспорту;

Андрущенко В. П. – доктор філософських наук, професор, член-кореспондент НАН України, академік Національної академії педагогічних наук України, заслужений діяч науки і техніки України, ректор Національного педагогічного університету ім. М. П. Драгоманова

Редакційна колегія:

Бутько Т. В. – д-р техн. наук, професор, академік ТАУ

Лаврухін О. В. – д-р техн. наук, професор, чл.-кор. ТАУ, академік МАБЖ

Устенко О. В. – д-р техн. наук, професор, академік ТАУ

Бакланов О. М. – д-р хім. наук, професор

Ватуля Г. Л. – д-р техн. наук, професор

Калабухін Ю. Є. – д-р техн. наук, професор

Новіков Б. В. – д-р філос. наук, професор

Панков Г. Д. – д-р філос. наук, професор

Петрушов В. М. – д-р філос. наук, професор

Рассоха І. М. – д-р філос. наук, професор

Близнюк Л. М. – канд. філол. наук, доцент

Даніл'ян В. О. – канд. філос. наук, доцент

Колеснік К. Е. – канд. іст. наук, доцент, академік ТАУ

Куценко М. Ю. – канд. техн. наук, доцент

Панченко В. В. – канд. техн. наук, доцент

Павлов В. І. – канд. філос. наук, доцент

Прогонний О. М. – канд. техн. наук, доцент

Скорик О. О. – канд. техн. наук, доцент

Толстов І. В. – канд. філос. наук, доцент

Алексєєнко Н. В. – старш. викладач

Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету залізничного транспорту (протокол № 7 від 21.09.2020 р.)

Л 93 Людина, суспільство, комунікативні технології : матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. присвяченої 90-річчю Українського державного університету залізничного транспорту, 15–16 жовтня 2020 р. Харків : ДІСА ПЛЮС, 2020. 295 с.
ISBN 978-617-7927-35-7

УДК 740+656+338

Друкується в авторській редакції

ISBN 978-617-7927-35-7

© Авторський колектив, 2020

ВИКОРИСТАННЯ КОМБІНОВАНОЇ СИСТЕМИ ЕНЕРГОПОСТАЧАННЯ ПОЇЗДІВ МЕТРОПОЛІТЕНУ У РАЗІ ПОДОВЖЕННЯ ЛІНІЙ У ПРИМІСЬКУ ЗОНУ

Останніми роками спостерігається тенденція бурхливого розвитку житлової забудови міст-супутників великих мегаполісів. Особливо це характерно для Києва. Це пояснюється тим, що в приміській зоні вартість житла дещо нижча від столиці (або інших мегаполісів), що приваблює потенційних мешканців.

В той же час основні точки прикладання праці залишаються в мегаполісі. Це породжує щоденні трудові міграції Приміська зона ->мегаполіс та зворотно, і пікові значення такої міграції з року в рік зростають, і це створює додаткове навантаження на вулично-дорожню мережу на в'їздах до міста Києва та інших мегаполісів, що значно сповільнює рух та змушує громадян щодня втрачати додатковий час на такі подорожі.

Навіть незначне, здавалось би, збільшення часу діставання на роботу та зворотно у 10 хвилин, в рік для ромадянина обходиться 2210 хв, або 37 годин, або 1,5 доби.

Все описане вище змушує шукати ефективні рішення для вирішення проблеми швидкого та зручного довозення мешканців міст-супутників до мегаполіса та зворотно. Це, своєю чергою, підштовхує до необхідності задіяння для вирішення цієї задачі метрополітену, який є транспортною системою надвисокою продуктивності.

Одним із конкретних прикладів, де вирішення порушеного питання є надзвичайно актуальним, є сполучення міста Бровари з містом Києвом. На сьогодні населення Броварів становить 126000 осіб, і місто є фактично спальним районом Києва. Це призводить до того, що пікова потреба в переміщенні становить не менше 20000 пасажирів на годину, і з врахуванням перспектив розвитку з таким навантаженням впорається лише метрополітен.

Подовження Святошинсько-Броварської лінії київського метрополітену до Броварів має ще й ту перевагу, що у разі прийняття такого рішення відпадає необхідність влаштування транспортно-пересадкового вузла, який був би необхідним у випадку влаштування ізольованої системи рельсового транспорту (наприклад, швидкісного трамвая).

Разом із тим таке подовження породжує проблему енергозабезпечення поїздів на подовженій ділянці.

Так, на сьогодні для живлення електропоїздів електроенергією застосовується розташована збоку від колії третя (контактна) рейка, на яку подається напруга 825 В постійного струму (на шинах підстанцій - не більше 975 В, на струмоприймачах вагона - не менше 550 В). Струмоприймання здійснюється з нижньої сторони рельсу.

Такі характеристики енергоживлення рухомого складу, а саме порівняно низька напруга живлення, призводить до великих значень струму. Зокрема, тягове навантаження має непостійну величину і носить яскраво виражений піковий характер. Склад метрополітену в момент рушання з місця споживає струм приблизно 5000 А.

Такі високі значення сили струму не дозволяють застосовувати великі відстані фідерних плеч та висувають вимогу влаштування великої кількості тягової підстанцій. Що робить спорудження навіть наземного метрополітену досить дорогим заходом.

Водночас, якщо в умовах прокладання метрополітену в тунелі використання системи живлення низької напруги є однозначною вимогою, то при сопридженні наземних ділянок ліній це не є обов'язковим. Більш того, система живлення від контактної рейки на наземних ділянках створює ряд проблем, зокрема під час опадів, снігопадів та інших явищ.

Альтернативним рішенням є будівництво наземних ділянок подовження існуючих ліній метрополітену із використанням струмоприймання від контактного проводу зі змінним струмом живлення напругою 27 кВ. Таке рішення дасть можливість забезпечити живлення ділянок подовження лише від однієї тягової підстанції, значної знизивши витрати на будівництво подовжених ліній.

Одночасно слід підкреслити, що таке рішення вимагає використання на таких ділянках двох системного рухомого складу із комбнованими системами струмоприймання.

Такий рухомий склад повинен забезпечувати струмоприймання від контактної рейки при русі ділянками існуючого метрополітену, і від контактної рейки за допомогою пантографа при русі подовженими ділянками ліній.

Беручи до уваги високу інтенсивність руху поїздів метрополітену та час стоянки поїзда на станції метрополітену 20...30 секунд (це стосується і станції стикування), зміна способу знімання струму повинна відбуватись у автоматичному режимі. При цьому автоматизована система управління зміною способу знімання струму та зміни роду струму повинна відповідати наступним вимогам:

- Робота у повністю автоматичному режимі – без участі машиніста або станційного персоналу;
- Швидкодія – повний цикл переключення повинен виконуватись не довше ніж 15 секунд;
- Блокування – система не повинна дозволяти подальший рух до повного переключення способу знімання струму та роду струму;
- Захист від неправильного переключення та виникнення зустрічного струму.

Розробка та впровадження автоматизованої системи управління зміною способу знімання струму та зміни роду струму дозволить ефективно забезпечувати інтегрування приміських систем рельсового транспорту в системи метрополітенів мегаполісів.

ЛАТОРЕЦЬ Е.В., к. техн.наук, доцент

*Харьковский национальный университет строительства и архитектуры,
кафедра ФХМ и ТСМИ*

м.Харків, Україна

ЦИФРОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ НАНЕСЕНИЯ РИСУНКА НА КЕРАМИЧЕСКУЮ ПЛИТКУ

Активное применение цифровых технологий во всём мире не оставило керамическую плитку в стороне. Начиная с 2013 года, многие заводы-производители керамической плитки стали вводить в свое производство современные технологии нанесения рисунка. Такую современную технологию нанесения дизайна как – «Digital Ceramic Decoration Printer».

Цифровая система нанесения дизайна – Digital Ceramic Decoration Printer представляет собой машину с 4-мя отсеками через которые проходит конвейерная лента. Плитка движется по конвейеру и попадает под струи краски, которые формируют заданный рисунок.

Разрешительная способность печати – до 360 dpi. Благодаря этому обеспечивается сверхвысокая детализация текстуры рисунка, неотличимая от природных материалов.

Преимущество технологии печати Digital перед традиционной Rotokolor в том, что она имеет более широкий спектр полутонов, которые обеспечивают плавность цветовых переходов.

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ І. ФІЛОСОФСЬКІ ТА ГУМАНІТАРНІ НАУКИ

ПРИВІТАННЯ УЧАСТНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ С.В.ЛАНЧЕНКО	3
АБАШНІК В.О. ЕДМУНД ГУССЕРЛЬ У ФІЛОСОФІЇ ІСИДОРА ПРОДАНА (1854–1919/20)	6
АБАШНІК У.В. ВАЛЬТЕР БЕНЬЯМІН (1892–1940) ТА МЕДІА-ФІЛОСОФІЯ	10
АЛЕКСЄЄНКО Н.В. ОСОБЛИВОСТІ НАВЧАЛЬНОЇ МОТИВАЦІЇ МАЙБУТНІХ ІНЖЕНЕРІВ	13
АНДРУЩЕНКО В.П. ПЛАГІАТ ТА НЕДОБРОЧЕСНІСТЬ – ЗАГРОЗА НАУКОВОМУ ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	15
БАБИЧ В.П. ОСНОВИ РАЗУМНОГО, ЦИВИЛИЗОВАНОГО МЫСЛЕТВОРЧЕСТВА	21
БЛИЗНЮК Л.М. ФЕНОМЕН МОВЛЕННЄВОЇ КОМУНІКАЦІЇ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА	31
ГОРОБЧУК Л. М. СТРУКТУРНІ КОМПОНЕНТИ ОСОБИСТОСТІ У ПОЛІКУЛЬТУРНОМУ ПРОСТОРІ	34
ГРОМОВА О.В. РОЛЬ ІНФОРМАЦІЇ ТА КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В РОЗВИКУ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА	38
ДАНІЛ'ЯН В. О. ДУАЛЬНА ОСВІТА В УКРАЇНІ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА НЕДОЛІКИ	41
ДАНІЛ'ЯН В. О. ПРОБЛЕМА СВОБОДИ ТА ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ТВОРЧОСТІ НОРВЕЗЬКОГО ФІЛОСОФА ЛАРСА СВЕНДСЕНА	44
ДАХНІЙ А.Й. Г.С. СКОВОРОДА ТА Т.Г. ШЕВЧЕНКО ЯК ЗАСНОВНИКИ УКРАЇНСЬКОГО ЕКЗИСТЕНЦІАЛІЗМУ	46
ДОВГАНЬ А. О. Н.МАЛЬБРАНШТА ДАВНЬОКИТАЙСЬКА ФІЛОСОФІЯ	51
ДОЛЬСКАЯ О.О. ФОРМУВАННЯ НАРРАТИВУ ПОСТЛЮДИНИ: РОЗДУМИ ПРО ПІДГРУНТЯ НОВОЇ АТРОПОЛОГІЇ	57
ЗАГРІЙЧУК І. Д. НЕЗАВЕРШЕНІСТЬ КОМУНІКАТИВНОГО ПРОЦЕСУ ЯК ЗАПОРУКА СОЦІАЛЬНОЇ ЗЛАГОДИ	61
ІЛЬІН В.В., ІЛЬІНА А.А. РАЦИОНАЛЬНОСТЬ ПОВЕДЕНИЯ И ПРОБЛЕМА СООТНОШЕНИЯ ЭТИКИ И ЭКОНОМИКИ	65
КАРПЕНКО І.В. «ВЗАЄМНІСТЬ ПЕРСПЕКТИВ» А. ЩЮЦА ЯК МОЖЛИВІСТЬ КОМУНІКАЦІЇ	71
КОЛЕСНИК К.Е. ПРОЕКТ RAIL BALTIKA: РОЗБУДОВА ТА ГЕОПОЛІТИЧНЕ ЗНАЧЕННЯ	75
КОЛИЧЕВА Т.В. ГЕШТАЛЬТ-МЕТОДОЛОГІЯ ПІЗНАННЯ ЛЮДСЬКОЇ СУТНОСТІ ЯК ЗАСІБ НАБЛИЖЕННЯ ДО ІДЕНТИЧНОСТІ ІНДИВІДА	81
КОММЕДАЛ О. ІНФОРМАЦІЙНЕ СУСПІЛЬСТВО В НОРВЕГІЇ: ДОСВІД ПРАКТИЧНОГО ВТІЛЕННЯ	84
ЛЕБЕДЄВ В. О. ЖАНР «ТЕМНЕ ФЕНТЕЗІ» У СУЧАСНІЙ МАСОВІЙ КУЛЬТУРІ	87
ЛЮБІВИЙ Я.В. КОНСТРУКТ ТА ПРАКТИЧНА РЕАЛІЗАЦІЯ СВОБОДИ У КРИЗОВОМУ СОЦІУМІ	88

ТРЕТЬЯКОВ О. В., ГАРМАШ Б.К., ГРИГОР'ЄВА Є.С., ГОВОРОВА К.В., ДЮМІН Е.С. ПІДХІД ДО ОЦІНКИ УМОВ ПРАЦІ ЗА ПОКАЗНИКАМИ ШКІДЛИВОСТІ НА ОСНОВІ ВИЗНАЧЕННЯ ВИРОБНИЧОГО РИЗИКУ	249
ФРОЛОВ А.И., ЧЕЛЯДИНОВА Н.Г., МОЗГОВАЯ О.Т., ПЕТРОВ А.Н., КОНЦЕПЦИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ И ИДЕОЛОГИЯ ЭКОЦЕНТРИЗМА	253
СЕКЦІЯ ІІІ. ТЕХНІЧНІ НАУКИ	
MORAVEC MAREK, LUKASOVA KATARINA NOISE MONITORING AS CONCEPT OF SMART CITIES	258
АНАНЬЄВА О.М. ЗІНЧЕНКО О.Є. ГАРМОНІЙНИЙ АНАЛІЗ ВИХІДНОЇ НАПРУГИ ВИПРЯМЛЯЧА ТЯГОВОЇ ПІДСТАНЦІЇ	261
БАКЛАНОВ О.М., ЩИТИНСЬКИЙ О.М. СПЕЦІАЛЬНЕ ХАРЧУВАННЯ ДЛЯ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ. ПРОФІЛАКТИЧНІ СОЛЬОВІ СУМІШІ	264
БРУСЕНЦОВ В.Г. , БРУСЕНЦОВ О.В. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	267
ЗАПАРА В.М., ЗАПАРА Я.В. ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ СХОРОННОСТІ ВАНТАЖІВ ТА НАПРЯМКІВ ЇЇ ПОКРАЩЕННЯ НА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» З УРАХУВАННЯМ СУЧАСНИХ РЕАЛІЙ	270
КОТЕНКО Ю.А. ДОЦІЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ВИСОКОШВИДКІСНИХ МАГІСТРАЛЕЙ І ПОДІЛУ ВАНТАЖНОЇ І ПАСАЖИРСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	272
КРАСНОШТАН О.М. ВИКОРИСТАННЯ КОМБІНОВАНОЇ СИСТЕМИ ЕНЕРГОПОСТАЧАННЯ ПОЇЗДІВ МЕТРОПОЛІТЕНУ У РАЗІ ПОДОВЖЕННЯ ЛІНІЙ У ПРИМІСЬКУ ЗОНУ	274
ЛАТОРЕЦ Е.В. ЦИФРОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ НАНЕСЕНИЯ РИСУНКА НА КЕРАМИЧЕСКУЮ ПЛИТКУ	276
НЕРУБАЦЬКИЙ В. П., ГОРДІЄНКО Д. А. ІНТЕГРАЦІЯ АВТОМАТИЗОВАНОЇ СИСТЕМИ ПЛАНУВАННЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦЬ	278
ПАНЧЕНКО В.В., МАСЛІЙ А.С. ПІДВИЩЕННЯ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ ТЯГОВОГО ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ ПОСТІЙНОГО СТРУМУ	282
ПЕТРОВ А.Н. БЕЗБАЛЛАСТНЫЙ ПУТЬ НА ЭСТАКАДАХ, МОСТАХ И НА ЗЕМЛЯНОМ ПОЛОТНЕ НА ПЛИТАХ И БЛОКАХ	284
УСТЕНКО О.В., СУШКО Д.Л., КАРПЕНКО Н.П. ПОКРАЩЕННЯ ЕЛЕКТРОМАГНІТНОЇ СУМІСНОСТІ ТЯГОВИХ ПІДСТАНЦІЙ ПОСТІЙНОГО СТРУМУ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ АКТИВНИХ ВИПРЯМЛЯЧІВ З КОРЕКЦІЄЮ КОЕФІЦІЄНТА ПОТУЖНОСТІ	288

Наукове видання

**VIII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ,
ПРИСВЯЧЕНА 90-РІЧЧЮ УКРАЇНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ

**МАТЕРІАЛИ VIII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ «ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ
ТЕХНОЛОГІЇ»**

**REPORTS OF THE VIII INTERNATIONAL
SCIENTIFIC-PRACTICAL CONFERENCE
“A PERSON, A SOCIETY, COMMUNICATIVE TECHNOLOGIES”**

м. Харків, 15–16 жовтня 2020 р.

Відповідальність за наукову достовірність матеріалів та відсутність плагіату
несуть автори

Матеріали публікуються в авторській редакції

Формат 60x84/16. Папір офсетний. Гарнітура Times ET.
Умов. друк. арк. 17,15. Наклад 100 прим. Замов. № 1006/8-20.

Видавництво ТОВ «ДІСА ПЛЮС»
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи: серія ДК № 4047 від 15.04.2011 р.
61029, м. Харків, шосе Салтівське, буд. 154. Тел. (057) 768-03-15,
e-mail: disadruk@gmail.com

Надруковано з готових оригінал-макетів у друкарні ФОП Петров В. В.
Єдиний державний реєстр юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців.
Запис № 2400000000106167 від 08.01.2009 р.
61144, м. Харків, вул. Гв. Широнінців, 79в, к. 137, тел. (057) 778-60-34.
e-mail:bookfabrik@mail.ua