



# **ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ**

**МАТЕРІАЛИ Х МІЖНАРОДНОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ**

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО**  
**ТРАНСПОРТУ**  
**ІНСТИТУТ ФІЛОСОФІЇ ім. Г. СКОВОРОДИ НАН УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. М. ДРАГОМАНОВА**  
**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ» ім. І. СІКОРСЬКОГО**



# **ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ**

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

**REPORTS OF THE X INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICAL  
CONFERENCE "A PERSON, A SOCIETY, COMMUNICATIVE  
TECHNOLOGIES"**

**м. Харків, 27–28 жовтня 2022 р.**

Харків  
2022

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. Драгоманова

**Редакційна колегія:**

**Абашик В.О.** – д-р філос. наук, професор

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

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

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

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

**Дудін О.А.** – канд. техн. наук, доцент

**Змій С.О.** – канд. техн. наук, доцент

**Каграманян А.О.** – канд. техн. наук, доцент

**Кравець А. М.** – канд. техн. наук, доцент

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

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

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

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

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

**Соломніков І.В.** – канд. екон.наук, ст. викладач

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

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

*Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету залізничного транспорту (протокол № 6 від 30.11.2022 р.)*

Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали X Міжнар. наук.-практ. конф. 27-28 жовтня 2022р. Відп.за випуск Н.В.Алексєєнко. — Харків : Мачулін, 2022. — 284 с..

ISBN 978-617-8195-30-4

УДК 740+656+338

Матеріали подано в авторській редакції

ISBN 978-617-8195-30-4

© Авторський колектив, 2022

© Мачулін, худ. оформлення, 2022

**КОРОСТЕЛЬОВ Є.М., к.т.н., доцент**

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

## **ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ БЕЗБАЛАСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ШЛЯХУ ДЛЯ ВИСОКОШВИДКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Перспективною технологією для створення залізничного полотна для високошвидкісного рухомого складу є безбаласна залізнична колія на залізобетонній основі, яка набуває все більшого поширення у світі. Більшість високошвидкісних магістралей проектуються із застосуванням цієї технології. Передові країни, Японія, Німеччина та Китай широко застосовують цю технологію. Лише у Китайській народній республіці станом на 2015 рік налічувалося понад 6 тис. км залізниць на бетонних плитах.



Рис.1 - Укладання плит на ділянці Єдиного транспортного проекту  
Німеччини

№ 8 (VerkehrsprojektDeutscheEinheitNr. 8)

Безбаласні шляхи є довговічнішими і не вимагають високих витрат на обслуговування. Вони краще виносять навантаження і тримають геометрію. Найбільш перспективними такі технології є при використанні їх у штучних спорудах (у тунелях, на мостах та естакадах). У Японії частка штучних споруд на швидкісних лініях наближається до 100%.

Головний недолік порівняно з традиційними шляхами на насипу із щебеню – високі капітальні витрати через складну технологію укладання та виробництва конструкцій.

Перші спроби застосувати бетонну основу для залізничних колій були ще на початку ХХ ст. Однак тоді промислові технології не були настільки розвинені, щоб досягти позитивного результату. По-справжньому застосовувати такі шляхи на практиці почали у 1970-х. Піонером у цій сфері стала залізниця Німеччини.

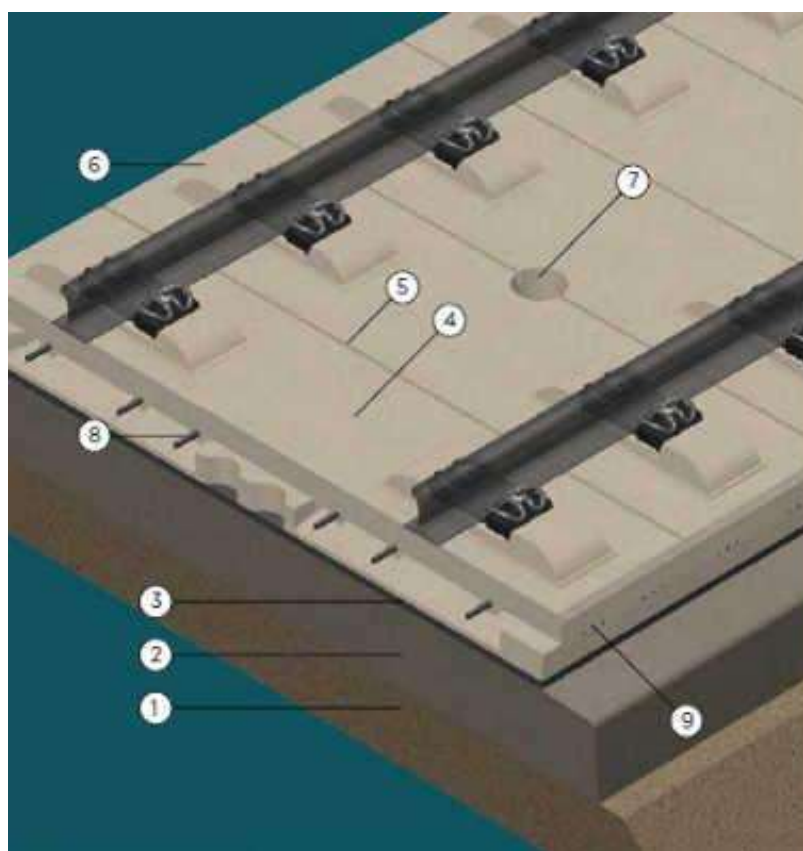


Рис.2 - Приклад пристрою безбаласних шляхів:

1 - шар захисту від замерзання; 2 - основа з гідроізоляцією; 3 - стяжка; 4 - плита; 5 - шов для захисту від деформації; 6 - опори для кріплення рейок; 7 - отвір для заливання бетону; 8, 9 - арматура

Найбільш перспективною виявилася конструкція шляху, побудованого в 1972 на станції Реда лінії Хамм-Білефельд. Тому

технологія дістала назву Rheda. Станом на 2000 рік цією ділянкою було пропущено вантажного навантаження на 350 млн.т. Однак, крім шліфування рейок інших робіт з поточного змісту колії не проводилися.

Система типу Rheda нині найпоширеніша. У 1998 році шляхи цієї конструкції в дещо модифікованому вигляді були збудовані на ділянці завдовжки 60 км високошвидкісної лінії Берлін-Ганновер. У той же час, у Німеччині безбаласні колії застосовуються не лише на пасажирських напрямках, а й на ділянках із змішаним рухом поїздів.

Високошвидкісна лінія Нюрнберг-Інгольштадт також побудована із застосуванням бетонних плит, розрахованих на швидкість 300 км/год. (Для рухомого складу з навантаженням на вісь 25 т., термін служби плит - 60 років.) Багато виробників заявляють, що конструкції на бетонній основі можуть прослужити 80 і навіть 100 років.



Рис.3 - Безбаласний шлях на ділянці високошвидкісної лінії КНР

У Китаї безбаласні шляхи застосовуються з 2005 року і по теперешній час. Вони становлять основу ліній зі швидкостями 350 км/год. Наприклад, на магістралі Пекін-Шанхай завдовжки 1,3 тис.км, яка була відкрита у 2011 році, використано понад 400 тис. залізобетонних плит.

Таким чином, можна зробити висновок про технічні переваги безбаласної залізничної колії, а також доцільність їх застосування технології на залізницях України.

**КОСТЕННИКОВ О.М., к.т.н., доцент**

**БОГОМАЗОВА Г.Є., к.т.н., доцент**

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

### **ПРИЗНАЧЕННЯ І ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Призначення Єдиної системи менеджменту безпекою руху на залізничному транспорті в міжнародному сполученні зарубіжних держав (далі - ЄСМБР) складається в реалізації наступних напрямків діяльності:

- вироблення єдиної стратегії і постійно діючих механізмів досягнення і підтримки позитивних тенденцій в забезпеченні безпеки руху;
- координація діяльності національних залізничних адміністрації держав-учасниць Співдружності по реалізації цієї стратегії і механізмів;
- організація обміну досвідом та впровадження передового досвіду.

ЄСМБР не є системою, відокремленою від інших управлінських систем в галузі залізничного транспорту, що здійснюють свою діяльність. Досягнення цілей залізничних організацій в галузі забезпечення якості та безпеки продукції і послуг, мінімізації витрат та інших часто пов'язано з виконанням одних і тих же процесів. Отже, ЄСМБР повинна бути інтегрована з системою загального менеджменту організації.

## ЗМІСТ

ПРИВІТАННЯ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ	3
<b>СЕКЦІЯ І. ФІЛОСОФСЬКІ ТА ГУМАНІТАРНІ НАУКИ</b>	
<b>АБАШНІК В.О. ГРИГОРІЙ СКОВОРОДА У НІМЕЦЬКОМОВНІЙ ЛІТЕРАТУРІ 19-ГО СТОЛІТТЯ</b>	6
<b>АБАШНІК У.В. «АНАТОМІЯ» (1999): МІЖ ФІЛЬМОМ ЖАХІВ ТА ВЧЕННЯМ ГІППОКРАТА</b>	11
<b>АСМУТ Х. СИМВОЛІЧНІ ФОРМИ ЕРНСТА КАССІРЕРА (1874– 1945)</b>	15
<b>БЕРЕЗНИЙ В.М., ЄРМОЛЕНКО О.А., ЛИСЬОНКОВА Н.М. ЛЮДИНА ТА ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ – ВОРОГИ ЧИ ДРУЗИ?</b>	21
<b>БЛИЗНЮК Л.М. МОВНА СУГЕСТІЯ ЯК НЕЙРОЛІНГВІСТИЧНИЙ АСПЕКТ РИТОРИКИ</b>	25
<b>БЛИЗНЮК Л.М., ВАРЛАМОВА А. СЕМАНТИЧНІ БАР'ЄРИ КОМУНІКАЦІЇ</b>	27
<b>ВОЛОШИНА О.М., НЕШКО С.І. СИНТАГМАТИКА ТА ПАРАДИГМАТИКА</b>	30
<b>ГОНЧАР В.В., ВЕРЕТЕЛЬНИКОВА Н. А., БАТУЛІН Д. С. ФІЗИЧНА КУЛЬТУРА ЯК СКЛАДОВА ЗАГАЛЬНОЇ КУЛЬТУРИ ОСОБИСТОСТІ</b>	31
<b>ГОНЧАРОВ С. О. МЕТАФІЗИКА Ю. В. МАМЛЄЄВА ЯК ПРОДОВЖЕННЯ ТРАДИЦІЇ РОСІЙСЬКОЇ РЕЛІГІЙНОЇ ФІЛОСОФІЇ: ПРИХОВАНА ЗАГРОЗА ДЛЯ УКРАЇНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА</b>	33
<b>ДАНІЛ'ЯН В.О. СИНДРОМ «ПРОФЕСІЙНОГО ВИГОРАННЯ» В ДІЯЛЬНОСТІ ВИКЛАДАЧА ЗВО ТА МЕТОДИ ЙОГО ПОПЕРЕДЖЕННЯ</b>	36
<b>ДАНІЛ'ЯН В.О., РУДЬ Ю.С., МИРОНЧУК І.О.</b>	39

ІНТЕГРАЛЬНИХ МІКРОСХЕМ ТИПУ ПЛІС ДО СИСТЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ АВТОМАТИКИ	
<b>ЗАПАРА В.М., ЗАПАРА Я.В.</b> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОГО ТА БЕЗПЕЧНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ	209
<b>ЖАЛКІН Д. С., КОВАЛЕНКО В.І., КОСЕНКО В.В.</b> ПІДВИЩЕННЯ НАДІЙНОСТІ АКСІАЛЬНО-ПОРШНЕВИХ ГІДРОМАШИН ТИПУ МН250/100 ПРИВОДУ ВЕНТИЛЯТОРІВ ОХОЛОДЖУЮЧОГО ПРИСТРОЮ ТЕПЛОВОЗІВ ТЕП70	211
<b>КОВАЛЕНКО В.І., КРАМЧАНІН І. Г., ІЛЬЧЕНКО А. М.</b> АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ КОНДЕНСАТОРНОГО ПУСКУ МАНЕВРОВИХ ТЕПЛОВОЗІВ	214
<b>КОРОСТЕЛЬОВ Є.М.</b> ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ БЕЗБАЛАСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ШЛЯХУ ДЛЯ ВИСОКОШВИДКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	217
<b>КОСТЕННІКОВ О.М., БОГОМАЗОВА Г.Є.</b> ПРИЗНАЧЕННЯ І ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	220
<b>КУЛЕШОВ В.В., АЛІЄВ Р.А.</b> УДОСКОНАЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ КЕРУВАННЯ МІСЦЕВОЮ РОБОТОЮ ПОРТОВОЇ СТАНЦІЇ ПРИКОРДОННОГО ВУЗЛА	224
<b>КУЦЕНКО М.Ю., ШАПОВАЛ Г.В.</b> АНАЛІЗ ДЕКОМПОЗИЦІЇ МІСІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ НА РІЗНИХ РІВНЯХ	228
<b>NERUBATSKYI V. P., HORDIENKO D. A.,</b> DEVELOPMENT OF UNMANNED TECHNOLOGIES IN RAILWAY TRANSPORT	231
<b>NERUBATSKYI V. P., HORDIENKO D. A.</b> OPERATION OF TRAINS WITH MAGNETIC SUSPENSION ON THE WAY OF	234

Наукове видання  
Відповідальність за редагування та достовірність інформації  
несуть автори роботи

Людина, суспільство, комунікативні технології:  
матеріали X Міжнар. наук.-практ. конф.  
27-28 жовтня 2022 р.

Reports of the X International scientific-practical conference  
“A person, a society, communicative technologies”

Відп. за випуск Н.В.Алексееенко.

Підписано до друку 16.11.2022. Формат 60x84/16.  
Гарнітура «Times». Папір для мн. ап.  
Ум. друк. арк. 27,67. Обл.-вид. арк. 41,8.  
Наклад 300 пр. Зам. № 2112

Видавець Мачулін Л.І.  
тел. +38(068)886-52-57  
editor2016@ukr.net  
<http://knigoizdat.org.ua>  
Свідоцтво про держреєстрацію:  
сер. ХК №125 від 24.11.2004

Віддруковано в ПП Озеров Г. В.  
м. Харків, вул. Університетська, 3, кв. 9.  
Свідоцтво про реєстрацію: № 818604 від 02.03.2000.