



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

- жаростійкий тип бетону.

За допомогою жаростійкого бетону проводиться будівництво різних камінних та пічних конструкцій (фундаменти), теплові споруди та агрегати, виконується облицювання димоходів та котлів. Завдяки сукупності характеристик матеріалу його функціональність здатна витримувати тривалий вплив високої температури. Однак його використання та застосування залежать від виду наповнювача, через що його ефективність та термін служби в різних умовах можуть суттєво відрізнятися.

Переваги та особливості:

- габро, пемза, вулканічний попіл та інші елементи безкварцових порід використовуються за температури менше 700 градусів;
- між 700-900 градусів використовуються доменні шлаки або глиняна цегла;
- фосфатні та алюмофосфатні компоненти додають стійкості до впливу температур до 1700 градусів, при цьому мають стійкість до стирання і підходять для малої усадки.

Таким чином, сучасні бетони за допомогою додавання спеціальних видів наповнювачів мають значно кращі механічні властивості та дозволяють в значній мірі підвищити механічні характеристики несущих конструкцій.

СУШКО Д.Л., к.т.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

м. Харків, Україна

ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕВАГИ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ТЯГИ

Більш ніж піввіковий досвід експлуатації залізниць України підтвердив правильність прийнятого курсу на переважне використання

електричної тяги. Це пов'язано з тим, що максимальний коефіцієнт корисної дії сучасних тепловозів складає 29-32%, а середньоексплуатаційний ККД становить – 20-21%. У той же час коефіцієнт корисної дії електровозів складає приблизно

Електрифікація залізниць України починалася на постійному струмі при напрузі в контактній мережі 3 кВ на магістральних лініях та 1,5 кВ на приміських ділянках; починаючи з 1955 р. вона здійснюється тільки за двома системами: постійного струму напругою 3 кВ і змінного струму напругою 25 кВ. Ділянки постійного струму, що працювали на напрузі 750 і 1,5 кВ, переведені на 3 кВ. Останнім часом електрифікація ведеться переважно на змінному струмі.

На 2020 рік довжина електрифікованих залізниць України становила близько 10 тис. км, у т. ч. на змінному струмі – 5,5 тис. км. Розгорнута довжина контактної мережі, яка визначається сумою довжин усіх головних та станційних електрифікованих шляхів – близько 27,5 тис. км, у т. ч. на змінному струмі – 14,6 тис. км. Електрифіковані ділянки становлять 46% від загальної протяжності залізниць України. На електричній тязі виконується 91,1% всього обсягу перевезень «Укрзалізниці».

Ставка на електрифікацію залізниць економічно виправдовувалася двома основними передумовами:

- переважне використання електричної тяги дозволяє вирішити задачу інтенсифікації перевезень за рахунок підвищення швидкостей руху та пропускної спроможності ділянок;

- наявність значних резервів для подальшого покращення техніко-економічних та експлуатаційних показників роботи електрифікованих ліній відкриває шлях зниження собівартості перевезень.

- забезпечення конкурентоспроможності та низької питомої вартості перевезень.

Зазначені передумови об'єктивно впливають із техніко-економічних переваг електричної тяги. Вони зумовлені відсутністю на електричному рухомому складі первинного двигуна та запасу палива, централізованим енергопостачанням і полягають у наступному:

- 1) підвищення провізної та пропускної спроможності залізничних ліній;
- 2) ефективніше використання енергоресурсів;
- 3) можливість підвищення енергетичної ефективності за рахунок подальшого вдосконалення пристроїв з виробництва та перетворення електроенергії;
- 4) зниження собівартості перевезень;
- 5) зниження рівня споживання нафтопродуктів та зниження рівня негативного техногенного впливу залізничного транспорту на довкілля.

Суттєвою додатковою перевагою електрифікованих залізниць та електрорухомого складу є можливість застосування режимів рекуперації. В режимі рекуперації тягові двигуни електрорухомого складу переводять в генераторний режим при цьому кінетична енергія, накоплена електрорухомим складом, повертається в тягову контактну мережу. Особливо режим рекуперації є актуальним для приміського залізничного транспорту для якого режими гальмування є значно частішими у порівнянні з магістральними локомотивами. Так для приміського електрорухомого складу можливості повернення електроенергії в електричну мережу складає від 15% до 35% від загальної спожитої енергії.

Таким чином, електрифікація залізниць і використання електрорухомого складу є технічно і економічно виправданим напрямом розвитку Українських залізниць.

ЗМІСТ

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

СУМЦОВ А.Л., КЛИМЕНКО О.В., МАКСИМОВ М.В.	
ПЕРЕВАГИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ГІДРОПЕРЕДАЧ ТЕПЛОВОЗІВ НА ЗАЛІЗНИЦІ	261
СУМЦОВ А.Л., КОВАЛЕНКО В.І., КЛИМЕНКО О.В.	264
СТРАТЕГІЧНІ ЗАДАЧІ РОЗВИТКУ ЛОКОМОТИВОБУДУВАННЯ	
СУХАРЕНКО О. С., НЕБЛІЄНКО О.Г. СУЧАСНІ БУДІВЕЛЬНІ БЕТОНИ: ВИДИ ТА ОСОБЛИВОСТІ	266
СУШКО Д.Л. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕВАГИ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ТЯГИ	268
ТІЩЕНКО В.С., ЛОГВІНЕНКО О.А. РОЗРОБКА І ДОСЛІДЖЕННЯ КРУТИЛЬНО-КОЛИВАЛЬНОЇ ЕКВІВАЛЕНТНОЇ СХЕМИ ТЯГОВОГО ПРИВОДА МОТОРВАГОННОГО РУХОМОГО СКЛАДУ	271
УСТЕНКО О.В., ПУЗИР В.Г. ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ «РОЗУМНИЙ ЛОКОМОТИВ»	273

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.