1920

VOLODYMYR DAHL
EAST UKRAINIAN
NATIONAL UNIVERSITY

Збірник тез XXVI МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ: ТЕХНОЛОГІЯ-2023

SNU.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. Володимира Даля
ЖАНГИР ХАН УНІВЕРСИТЕТ
ANTALYA AKEV UNIVERSITY
ГРУПА КОМПАНІЙ «ПЛАЗМАТЕК»
ГО «ФУНДАЦІЯ «ПРОСТІР»
ГО "АСОЦІАЦІЯ ФАРМАЦЕВТІВ УКРАЇНИ"
ПрАТ „ХІМПРОЕКТ”

„ТЕХНОЛОГІЯ-2023”

матеріали XXVI міжнародної науково-технічної конференції

26 травня 2023 року

Київ, 2023

Технологія-2023: матеріали міжн. наук.-практ. конф. 26 травня. 2023 р., м. Київ. / укладач Є. І. Зубцов – Київ : Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля, 2023. – 408 с.

Редколегія: В.Ю. Тарасов, д.т.н., проф. (головний редактор); Є.А. Івченко, д.е.н., проф.; С.О. Кудрявцев, к.т.н., доц.; С.Л. Кузьміна, д.філос.н., доц.; С.В. Кузьменко, к.т.н., доц.; Л.А. Мартинець, д.пед.н., проф.; С.О. Митрохін, к.т.н., доц.

Адреса редколегії: Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, вул. Іоанна Павла ІІ, 17, м. Київ, 01042. т.: (050)9045549

Редколегія може не поділяти погляди, викладені у збірнику. Автори опублікованих матеріалів несуть відповідальність за їх зміст. Тези друкуються в авторській редакції.

® СНУ ім. В.Даля

ЗМІСТ

Вєтрова А.Д., Новікова А.М., Мохонько В.І. АЛЬТЕРНАТИВНІ ДЖЕРЕЛА ВОДОПОСТАЧАННЯ ЯК ЗАПОРУКА СТАЛОГО РОЗВИТКУ 14

Благодир Д. О., Іванов М. С., Пирог Т. П ВПЛИВ ГРАМНЕГАТИВНИХ КОНКУРЕНТНИХ БАКТЕРІЙ НА ВЛАСТИВОСТІ ПОВЕРХНЕВО-АКТИВНИХ РЕЧОВИН *ACINETOBACTER CALCOACETICUS* IMB B-7241 16

Khalyavka T.O. Shcherban N.D., Korzhak G.V., Shymanovska V.V., Manuilov E.V., Tarasov V.Yu., Camyshan S.V. PHOTOCATALYTIC ACTIVITY OF MELAMINE DOPED TiO_2 NANOPARTICLES IN THE REACTIONS OF HYDROGEN EVOLUTION AND ANTIBIOTICS DESTRUCTION 17

Loboichenko V., Koloshko Y., Gruzdova V. DEVELOPMENT OF WASTE DISPOSAL TECHNOLOGIES IN POST-WAR UKRAINE AS A COMPONENT OF ITS CIVIL AND ENVIRONMENTAL SECURITY 18

Курасова Ю. Д., Осокін Є. С., Полонський В. А., Варгалюк В. Ф. КВАНТОВО-ХІМІЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ АКВАКОМПЛЕКСУ $[Cu_2Cl_2(H_2O)_4]$ У ВОДНОМУ РОЗЧИНІ 19

Лістрова Д. С., Золотарьова О. В. ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ НАЦІОНАЛЬНОГО ПАРКУ УКРАЇНИ «СВЯТІ ГОРИ» 21

Морозова Т.В.ФІТОТЕСТУВАННЯ ЗАБРУДНЕНОСТІ ҐРУНТІВ АНТРОПОГЕННО-ТРАНСФОРМОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ УРБОЕКОСИСТЕМИ 23

Ozheredova O.D., Ozheredova M.A, Davidenko N.O.REDUCING THE NEGATIVE IMPACT OF GALVANIC INDUSTRIES ON THE ENVIRONMENT 25

Martynenko V.V., Ozheredova M.A, Davidenko N.O.REDUCING THE NEGATIVE IMPACT OF BOILER PLANTS ON THE STATE OF THE ATMOSPHERIC AIR 26

Охмакевич А.М., Ключка Л.В., Пирог Т.П.РУЙНУВАННЯ БАКТЕРІАЛЬНИХ ТА ДРІЖДЖОВИХ БІОПЛІВОК ЗА ДІЇ ПОВЕРХНЕВО-АКТИВНИХ РЕЧОВИН, СИНТЕЗОВАНИХ *RHODOCOCCUS ERYTHROPOLIS* IMB Ac-5017 У СЕРЕДОВИЩІ З ЕУКАРІОТИЧНИМ ІНДУКТОРОМ 27

Радик А. В., Андрусик Р. В.ВЕГЕТАТИВНЕ РОЗМНОЖЕННЯ ХВОЙНИХ РОСЛИН 29

Семенова О.І., Омельченко Є.О., Онофрієнко А.І. ЗАСТОСУВАННЯ ВЕРМИКОМПОСТУВАННЯ ДЛЯ ПОЛІПШЕННЯ ГУМУСНОГО СТАНУ ҐРУНТІВ 31

Синкевич Р.О., Майстренко С. Я., Донцов-Загреба Т. О., Хурцилава К.В., Ковалець І.В. СИСТЕМА ІДЕНТИФІКАЦІЇ ДЖЕРЕЛ АТМОСФЕРНИХ ЗАБРУДНЕНЬ ШЛЯХОМ ОБЕРНЕНОГО МОДЕЛЮВАННЯ З ВИКОРИСТАННЯМ МОДЕЛІ АТМОСФЕРНОГО ПЕРЕНОСУ FLEXPART 32

Стародуб М.Л., Ткачук Н.В.АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ ТОКСИЧНОСТІ ВОЛОГИХ СЕРВЕТОК ЗА ФІТОТЕСТУВАННЯМ 34

Чоботько І.І. ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ ВИЛУЧЕННЯ РІДКОЗЕМЕЛЬНИХ МЕТАЛІВ З ВІДХОДІВ ГІРНИЧОДОБУВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ 36

Шипіло В.В., Білов В.В., Герасименко В.В.МЕТОДИ СИНТЕЗУ АЛІФАТИЧНИХ АМІНІВ 38

Босов О.А.ОТРИМАННЯ ПОРИСТОЇ АМІАЧНОЇ СЕЛІТРИ ПІДВИЩЕНОЇ МІЦНОСТІ З ВИКОРИСТАННЯМ ТЕХНОГЕННИХ ВІДХОДІВ 40

Ananieva O.M., Babaiev M.M., Davydenko M.H., Panchenko V.V.MATHEMATICAL MODELING OF COMMUTATION CURRENT OF LOCOMOTIVE TRACTION ENGINES 42

Ananieva O.M., Babaiev M.M. , Sotnyk V.O. NEURAL NETWORK MODEL OF THE REGULATOR OF THE CONTROL SYSTEM OF THE CONTACTLESS MOTOR OF THE ELECTRIC POINT MACHINES 43

Бауліна Г.С., Паламарчук В.С., Дарієнко О.Р., Кірвас С.С.ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ 43

Воржакова Ю. П., Савчук О. А.ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНОГО ІНТЕЛЕКТУ КОМАНДИ НА ПІДПРИЄМСТВІ 317

Гайдуков Д.С., Скригун Н.П.ПАРАМЕТРИЧНІ МЕТОДИ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА СФЕРА ЇХНЬОГО ЗАСТОСУВАННЯ.....319

Татарин Н.Б., Курсик І. І. АНАЛІЗ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ 321

Татарин Н.Б., Герасименко Є.О ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ. 322

Тульчинська С. О., Солосіч О. С.ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ.....324

Войтенко В.В.ТЕНДЕНЦІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ 326

Куценко Н.М.ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА З УРАХУВАННЯМ УМОВ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ 328

Олехно М.Ю., Тімофєєва Н.В ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ НА РОБОТУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ 329

Чернявська І.М., Баглай М.О.ВПРОВАДЖЕННЯ CALS ТЕХНОЛОГІЙ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ПІДПРИЄМСТВ.....331

Шевчук Н.Р., Воржакова Ю.П. ІННОВАЦІЇ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ЯК ОДНА З СКЛАДОВИХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА 332

Авдієнко В.А., Чернишева О.М.ОЦІНКА ПЕРСПЕКТИВ ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ РЕКЛАМИ У ВОЄННІ ЧАСИ.....333

Андрєєв О. В., Лук'янюк О.В.СПОРТ І ПРАВО.....336

Бормінова М.С ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ПСИХОЛОГІЧНОГО КОНСУЛЬТУВАННЯ ОСІБ ПІДЛІТКОВОГО ВІКУ 337

Бормінова М.С., Макарова Н.М..НАВЧАННЯ МОЛОДІ УВАЖНОСТІ ДЛЯ УСПІШНОЇ МЕДІАЦІЇ 339

Бортун К.О.НЕВЕРБАЛЬНІ ВИЯВИ РЕКЛАМИ У ЖІНОЧИХ ПЕРІОДИЧНИХ ВИДАННЯХ (ЗА МАТЕРІАЛАМИ ОНЛАЙН-ВИДАНЬ «КОЛІЖАНКА», «ТЕНДІТНА», UKRAINKY.COM.UA) .340

Bokhonkova Y, Losiyevskyy V MEDIATION AS AN ALTERNATIVE MEANS OF CONFLICT RESOLUTION IN UKRAINE 341

Мартинова Г. А., Бохонкова Ю. О. ПСИХОЛОГІЧНЕ БЛАГОПОЛУЧЧЯ СТУДЕНТІВ (НА ПРИКЛАДІ СТУДЕНТІВ СПЕЦІАЛЬНОСТІ 053 ПСИХОЛОГІЯ) 343

Бугайова О. О., Бугайова Н. М. ГОТОВНІСТЬ ЖІНКИ ДО МАТЕРИНСТВА ЯК СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНИЙ ФЕНОМЕН..... 345

Бугайова Н. М.ЕМОЦІЙНИЙ СТРЕС ЯК ЧИННИК ВИНИКНЕННЯ ПСИХОСОМАТИЧНИХ РОЗЛАДІВ 347

Лосієвська О.Г., Бутова В.О.ВПЛИВ ГЕНДЕРНИХ СТЕРЕОТИПІВ НА СУСПІЛЬНІ ВІДНОСИНИ..... 349

Бутова В. О., Бугайова Н. М.ЕДИПІВ КОМПЛЕКС В РОЗВИТКУ ОСОБИСТОСТІ ДИТИНИ.351

Велика К.І.ВИВЧЕННЯ ФЕНОМЕНУ ПЕРЕКЛАДАЦЬКОГО ПРОЦЕСУ 353

Волощенко І. С., Пелешенко О.В.ЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ПСИХОЛОГІЧНОМУ КОНСУЛЬТУВАННІ 355

Гончарова Д. О., Пелешенко О.В. ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПСИХОТЕРАПЕВТИЧНИХ ТЕХНІК ДЛЯ ПОДОЛАННЯ СТРЕСУ У ПІДЛІТКОВОМУ ВІЦІ ..357

— формування системи превентивного сценарного планування, заснованої на сукупності індикаторів перспективного безпекового стану та деталізованих планах роботи господарюючого суб'єкта у разі їх настання, у т.ч. передбачає ідентифікацію воєнних ризиків та формування відповідного плану релокації;

— забезпечення безпеки кадрового складу як у розрізі фізичних аспектів безпеки (охорона праці, воєнні ризики), так і щодо проблематики підтримки стабільного психоемоційного стану працюючих, протидії негативним психологічним явищам (депресії, тривожності, «професійному вигоранню», конфліктності тощо).

Підсумовуючи, основний спектр функціональних завдань, які постають перед безпековою системою сучасних підприємницьких структур в умовах становлення інтелектуальної економіки, охоплює питання інтелектуальної переорієнтації, техніко-технологічної модернізації, цифровізації та інформатизації господарської системи з метою оперативної елімінації перспективних загроз та формування передумов забезпечення стійкого безпекового розвитку господарського утворення.

Література

1. Хринюк О.С., Очеретяна О.В. Фактори виникнення кризових явищ та забезпечення сталого розвитку підприємства. *Економіка та суспільство*. 2021. Вип. 26. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-26-47.

2. Тульчинська С. О., Солосіч О. С., Чорній В. В. Вплив діджиталізації управлінських процесів на систему забезпечення економічної безпеки підприємства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 9. С. 54–58.

ТЕНДЕНЦІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Войтенко В.В., магістр

Український державний університет залізничного транспорту

З часом та розвитком технологій господарська діяльність людини виходить на новий рівень. Розвиваються медицина, освіта, сфера розваг і т.д. Протягом останніх років кардинально змінилася також сфера переміщення пасажирів у населених пунктах.

Останнім часом у загальному обсязі технологічних нововведень у сфері міського транспорту панівний розвиток отримали інформаційні технології, що забезпечило проривні результати в області збору, зберігання, обробки та використання інформації. Являючись одним з основних сервісних ресурсів, інформація почала ефективніше використовуватися, що послужило значному підвищенню рівня розвитку всіх процесів господарської діяльності, у яких знайшли застосування інформаційні технології [1]. Зокрема, кон'юнктура транспортної галузі та застосування результатів удосконалення інформаційних технологій у пасажирських перевезеннях сприяли розвитку концепції нової мобільності, яка надала бізнес-процесам загалом і міським перевезенням, зокрема, мережеву архітектуру. Це стало передумовою формування підходів, які забезпечують задоволення вимог до сучасного рівня пасажирських перевезень [2].

Проблема становлення нової мобільності у сфері міського транспорту полягає не лише у необхідності розвитку відповідних інноваційних технологій, а й у необхідності зміни сприйняття звичних концепцій переміщення пасажирів та прийняття принципів нової мобільності зацікавленими особами. Нова мобільність не передбачає володіння особистим транспортом, хоча зараз це йде всупереч з думкою більшості. Нова мобільність передбачає наявність машин швидше як одного з видів громадського транспорту, ніж чогось особистого.

Нова мобільність має на увазі, що користувач отримуватиме послугу у вигляді готового рішення, як дістатися з точки А в точку Б. Маршрут вибудовуватиметься з обліком

усіх доступних видів транспорту та пробок на дорогах. Він буде відповідати не тільки за саме переміщення пасажирів з однієї точки в іншу, але й за створення єдиної інфраструктури та додатків, у яких здійснюється планування маршрутів та купівля універсальних квитків. На єдиному цифровому майданчику буде об'єднано всі системи громадського транспорту. При цьому проглядається ідея про відмову частини міського населення від особистого транспорту, оскільки міський транспорт зможе запропонувати подорож, використовуючи весь доступний транспортний арсенал. У цьому випадку пасажиру представиться вибір: при прийнятному рівні комфорту добиратися до місця призначення швидше або добиратися повільніше та інколи дорожче. Якщо пасажири вибиратимуть швидкість, то й відбудеться відмова від особистого транспорту як основного засобу пересування [3].

Зручність переміщення, екологічна нейтральність, безпека та здоров'я учасників дорожнього руху і мешканців міст стали орієнтирами нового підходу до міської мобільності, покликаної забезпечити досягнення балансу інтересів різних соціальних груп у транспортній системі міст та сталий розвиток міського транспорту.

Внаслідок зміни уявлення про сучасну транспортну систему змінилися й цілі управління транспортними потоками [4]. Це вплинуло на методи оцінки інноваційних транспортних проєктів. Доцільність їх реалізації оцінюється з урахуванням не тільки аналізу витрат і доходів, а й екологічних наслідків, безпеки та комфорту пасажирів, часу в дорозі та в очікуванні поїздки, а також інших вигод розширеного спектра [5].

В результаті сформувалася соціологія транспортної поведінки та відбулося зрушення парадигм транспортного забезпечення у бік містобудування та проєктування вулиць з пріоритетом просторів для пішоходів, набули поширення ідеї обмеження кількості автомобілів у завантажених районах, наприклад у центрі міста, та підвищення популярності громадського транспорту. Впроваджуються інноваційні транспортні сервіси, які дозволяють побудувати маршрут з використанням кількох видів громадського транспорту та засобів індивідуальної мобільності. Формуються інтелектуальні транспортні системи, зокрема котрі забезпечують збирання та обробку великих обсягів інформації, взаємну координацію різних транспортних сервісів та дозволяють здійснювати проактивне управління транспортними системами за допомогою предикативної аналітики, сприяючи формуванню комфортного міського середовища. Принципи соціальної справедливості транспортних систем та цілі довгострокової мобільності переважають над особистою мобільністю і прагнуть забезпечити конкуренцію громадського транспорту з особистим за рівнем комфорту.

Таким чином, основні напрямки, що сприяють становленню нової мобільності, збігаються з інноваційними напрямами розвитку транспортної галузі загалом та включають оптимізацію системи взаємодії використовуваних видів транспорту, використання супутникової навігації, зниження екологічного навантаження, використання інструментів оперативного управління і т. д.

Література

1. Біловодська О. А. Механізм стратегічного управління інноваційним розвитком: монографія /за заг. ред. О. А. Біловодської. Суми. Університетська книга, 2012. 432 с.

2. Каличева Н.Є. Політаєв Д.Б. Вплив сучасного ринку на формування організаційно-економічних складових інноваційної діяльності підприємств. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2020. Том 31 (70). № 6. С.113-116.

3. Дикань В. Л., Корінь М.В. Концепція впровадження цифрового реінжинірингу в діяльність промислових підприємств. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка». 2020. № 8 (16). URL: https://amtp.org.ua/index.p hp/journal2/article/view/292/264.

4. Обруч Г. В. Цифрова трансформація підприємств залізничного транспорту в

умовах розбудови глобального цифрового транспортно-логістичного простору. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2021. № 74. С. 91-101.

5. Новальська Н. І., Клименко В. В. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Економіка і управління. 2021. Т. 32 (71). № 4. С. 64–69.

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА З УРАХУВАННЯМ УМОВ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

Куценко Н.М., магістр

Український державний університет залізничного транспорту

Науково-технічний прогрес, комп'ютеризація та цифровізація економіки з одного боку сприяють розвитку бізнесу, але з іншого боку вимагають адекватної ділової обачності та пов'язаних з нею заходів забезпечення економічної безпеки суб'єкта господарювання. Забезпечення економічної безпеки підприємства неможливе без вдосконалення управлінського впливу на відповідні процеси в ньому.

Основна мета створення будь-якого підприємства - отримання прибутку при забезпеченні суспільних потреб. При цьому фактично здійснюється вказана діяльність на свій ризик та під свою майнову відповідальність. Реєстрація юридичної особи та організація господарської діяльності на початковому етапі не означає стабільної та тривалої роботи підприємства надалі [1]. Мінімізація ризику та запобігання можливим негативним сценаріям господарської діяльності підприємства є запорукою стабільного та ефективного його розвитку.

З метою найбільш ефективно мінімізації зовнішніх та внутрішніх ризиків за всіма групами факторів економічної безпеки, доцільним є формування штатного підрозділу економічної безпеки з укомплектуванням його фахівцями, які мають досвід роботи з протидії правопорушень у різних галузях економіки [2].

Фахівець з економічної безпеки - це професійний експерт, здатний з урахуванням наявної кваліфікації захистити підприємство від залежності та впливу зовнішніх та внутрішніх негативних факторів.

Відзначимо, що ключовими функціональними складовими економічної безпеки підприємства є [3]:

- фінансова безпека;
- інтелектуальна безпека;
- кадрова безпека;
- техніко-технологічна безпека;
- політико-правова безпека;
- інформаційна безпека;
- екологічна безпека;
- силова безпека.

При цьому, враховуючи взаємозв'язок всіх процесів, що протікають на підприємстві, до кожного із зазначених структурних елементів економічної безпеки необхідно підходити індивідуально, з урахуванням його специфіки. Тож, в цілому, з урахуванням вимог щодо забезпечення на підприємстві економічної безпеки та широкого функціонала критеріїв за всіма її структурними елементами, фахівці, на яких покладено зазначений функціонал, повинні мати високий рівень компетенції та професіоналізму.

Необхідний рівень компетенції та навичок роботи, з урахуванням постійної зміни умов навколишнього оточення, повинен забезпечувати можливість проведення своєчасних та адекватних заходів у сфері забезпечення економічної безпеки [4].