

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА



МАТЕРІАЛИ

**VII Міжнародної наукової конференції
«АНТРОПОЛОГІЧНІ ВИМІРИ
ФІЛОСОФСЬКИХ ДОСЛІДЖЕНЬ»**

МАТЕРИАЛЫ

**VII Международной научной конференции
«АНТРОПОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗМЕРЕНИЯ
ФИЛОСОФСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ»**

PROCEEDINGS

**of the 7 International Scientific Conference
«ANTHROPOLOGICAL MEASUREMENTS
OF PHILOSOPHICAL RESEARCH»**

19 - 20 КВІТНЯ

ДНІПРО 2018



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна**

КАФЕДРА ФІЛОСОФІЇ І СОЦІОЛОГІЇ

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ГІРНИЧИЙ УНІВЕРСИТЕТ
КАФЕДРА ФІЛОСОФІЇ І ПЕДАГОГІКИ**

**МАТЕРІАЛИ
7ої Міжнародної наукової конференції
«АНТРОПОЛОГІЧНІ ВИМІРИ ФІЛОСОФСЬКИХ ДОСЛІДЖЕНЬ»**

**МАТЕРИАЛЫ
7ой Международной научной конференции
«АНТРОПОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗМЕРЕНИЯ ФИЛОСОФСКИХ
ИССЛЕДОВАНИЙ»**

**PROCEEDINGS
of the 7th International Scientific Conference
« ANTHROPOLOGICAL MEASUREMENTS OF PHILOSOPHICAL
RESEARCH»**

19.04 – 20.04.2018

УДК 11/.14 : 572
ББК Ю 216

Редакційна колегія:

Хміль В.В., д-р філос. наук
Варшавський О.П., канд. філос. наук
Малівський А.М., канд. філос. наук
Колесникова Т.О., канд. наук
із соціальних комунікацій, с.н.с.

А 72

Антропологічні виміри філософських досліджень [Текст] : матеріали 7-ої міжнародної наукової конференції, Дніпро, 19-20 квітня 2018 р. – Дніпро: ДНУЗТ, 2018. – 127 с.

У збірнику представлені матеріали 7-ої міжнародної наукової конференції «Антропологічні виміри філософських досліджень», яка відбулася 19-20 квітня 2018 року в м. Дніпро, Україна.

Висвітлюються та осмислюються нові грані людського існування на початку нового тисячоліття. Окрема увага зосереджується на формах їх оприявлення та рефлексії у філософії науки, техніки, мови.

Збірник призначено для співробітників науково-дослідних організацій, наукових, науково-педагогічних та інженерних працівників, докторантів, аспірантів, студентів вищих навчальних закладів.

© Хміль В.В. та ін., укладання, 2018

© Вид-во кафедри філософії і соціології Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна,
редагування, оригінал-макет, 2018

НАУКОВИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Пшінько О.М. – д-р технічних наук, проф., ректор Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна – голова.

Мямлін С.В. – д-р технічних наук, проф., проректор з наукової роботи Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна – заступник голови.

Хміль В.В. – д-р філософських наук, проф., завідувач кафедри філософії і соціології ДНУЗТ – заступник голови.

Члени наукового комітету:

Лях В.В. – д-р філос. н., проф., зав. відділом Інституту філософії імені Г.С.Сковороди НАНУ.

Шабанова Ю.О. – д-р філос. н., проф., зав. кафедрою філософії і педагогіки Державного ВНЗ «Національний гірничий університет».

Воронов В.В. – д-р соціолог. н., проф., провідний науковий співробітник Інституту соціології Російської академії наук.

Кривчик Г.Г. – д-р істор. н., проф., дійсний член НАПН України, професор кафедри українознавства.

Колесникова Т.О. – канд. наук із соціальних комунікацій, с.н.с., директор науково-технічної бібліотеки.

Корх О.М. – д-р філос. н., проф., проректор Академії митної служби України.

Решетніченко А. В. – д-р філос. н., проф. Академії митної служби України.

Токовенко А.С. – д-р філос. н., проф. Дніпропетровського національного університету ім. Олесья Гончара.

Гужва О.П. – д-р філос. н., проф., зав. каф. історії Української державної академії залізничного транспорту.

Ковтун В.В. – канд. істор. н., доц. каф. українознавства ДНУЗТ.

тур і прискорення темпу розвитку цілого і його частин» [Е.Н. Князева, С.П. Курдюмов, 1994].

Відповідно до цієї ідеї пропонується нове постнекласичне трактування складної макросистеми [В–А–С], що набуває такого вигляду: [A^{FB}–С], де мається на увазі така зміна якості автомобіля і відносин в макросистемі [A^{FB}–С] (2), щоб він перетворився в «дружній інтерфейс» (прийняті позначення: В – водій, А – конструкція автомобіля, С – середовище, A^{FB} – автомобіль, конструкція якого враховує людино- і психомірність функції водія, її переваги і слабкості). Тоді, регулюючи ступінь відповідності (критичну різницю) можна впливати на безпеку принципово новим шляхом – шляхом наближення до узгодженості поведінки систем за показником відкритість/закритість, лінійність/нелінійність і їх з'єднання. Традиційно проектування спрямоване на створення автоматизованої системи [А–С] (3), яка виключає увагу до людини, але зберігає, а часом і загострює, проблему безпеки.

ВИСОКОШВИДКІСНИЙ НАЗЕМНИЙ ТРАНСПОРТ І МОРАЛЬ: ГРАНІ ВЗАЄМОДІЇ

*Толстов І.В., Український державний університет залізничного
транспорту*

Динаміку сучасного світу багато в чому визначає транспортна система. Саме тому в умовах глобальних трансформацій сучасних суспільств зростає значення високошвидкісного наземного транспорту (швидкісної залізниці), який забезпечує потреби у внутрішніх та міжнародних перевезеннях. Високошвидкісний наземний транспорт за своїм функціональним призначенням є сукупністю результатів техногенезу людства, які спрямовані на задоволення потреб цивілізації. З цієї точки зору він виступає як знаряддя праці, транспортний засіб. З іншої сторони, швидкісна залізниця є потенційною силою, яка збільшує можливості як людства загалом, так і окремих держав, в досягненні поставлених цілей.

Нові засоби зв'язку і комунікації в поєднанні з високошвидкісним наземним транспортом стискають простір і час, надаючи можливість широких особи-

стісних контактів між індивідами та групами. Завдяки швидкісній залізниці проявляється мобільність соціальних груп, ущільнюються соціальні зв'язки, змінюється культура взаємин, складається територіальна цілісність поселенських формувань, утверджуються або руйнуються інтеграційні процеси. Роль швидкісної залізничниці в географічній мобільності неухильно зростає.

Стан розвитку швидкісної залізниці в конкретній державі значною мірою визначає її внутрішню і зовнішню політику, місце і роль у світовому процесі. Вона стискає соціокультурний простір і час, в якому існують і взаємодіють сучасні локальні цивілізації, інтенсифікує їхню взаємодію, сприяє обміну ідеями та інноваціями, прискорює процес дифузії культур різних цивілізацій. Сприяє збереженню територіальної, економічної та культурної цілісності окремих держав в межах локальних цивілізацій, стимулює науково-технічний прогрес, прискорює процеси міграції та створення діаспор.

Постійне вдосконалення швидкісної залізниці як транспортного засобу та інформаційних комунікацій є однією з важливих передумов ефективного функціонування сучасного суспільства. Однак розвиток залізниці справляє неоднозначний вплив на функціонування суспільних моральних цінностей. Взяти хоча б таку основоположну моральну цінність, як любов до Батьківщини. Сучасна залізниця сприяє збагаченню цього почуття, розширенню його емоційно-просторових рамок. Але підвищена транспортна мобільність населення може збіднювати це почуття, культивуючи поверхневе сприйняття життя, послаблюючи прихильність людей до своєї малої батьківщини, місця, де людина народилася та виросла, що з часом негативно позначається на розвитку почуття патріотизму, духовної єдності народу. Транспортний бум, послаблюючи дію таких орієнтованих на сталий спосіб життя регуляторів як традиції, звичаї, нагляд родичів, сусідів, висуває підвищені вимоги до внутрішнього самоконтролю особистості, до виховання та самовиховання її моральних якостей – обов'язку, совісті, відповідальності.

Серед ситуативних моральних явищ, які пов'язані з розвитком залізничного транспорту, звертає на себе увагу формування своєрідної транспортної моралі або транспортного етикету, які емпіричним шляхом виробляють свої специфічні норми-заповіді. Туристичні довідники, рубрики газет та журналів, всілякі інтернет-сайти невпинно радять, як слід поводитися під час подорожі, як проявляти увагу до попутника тощо. Поява подібних норм транспортного етикету, їхнє закріплення в звичках здатні покращувати культурно-моральну атмосферу поїздок та подорожей. Важливо, однак, не тільки прагнення до вста-

новлення нових правил етикету, які відображають освоєння мораллю нових для себе «територій», а й дотримання в транспорті простих, перевічених часом норм моральності. Спостереження показують, що, наприклад, збільшення транспортних поїздок, посилення транспортної втоми часто служать виправданням порушення, наприклад, такого правила, яке вимагає поступатися місцем пасажиром з дітьми, інвалідам, людям похилого віку. Дотримання подібних правил – це своєрідний лакмусовий папірець, який дозволяє судити про стан суспільної моралі.

Як бачимо, високошвидкісний наземний транспорт справляє помітний вплив на формування та функціонування цінностей етикету і моралі в досить широкому діапазоні. Зупинимося на такій проблемі, як «транспорт і справедливість». Об'єднання цих понять союзом «і» здається неорганічним лише на перший погляд, проте така постановка питання не тільки правомірна, але й необхідна. Вона впливає з керівних положень про подальше вдосконалення транспортного обслуговування населення та відображає важливу особливість сучасного суспільства - посилення уваги до проблеми соціальної справедливості. Почуття справедливості є важливим моральним орієнтиром і критерієм, яким керуються люди в оцінці багатьох соціальних явищ, в тому числі і змін у розвитку транспортних комунікацій.

Наприклад, подолання ще актуальної транспортної роз'єднаності між містом і селом, між центральними і периферійними районами країни своїм наслідком має не тільки створення для всіх громадян незалежно від місця їх проживання більш сприятливих умов життя, але й зміцнення в їхній свідомості соціальної впевненості, почуття задоволеності громадським життям. Слід також відмітити, що транспортні послуги - це послуги повсякденного попиту. Стикаючись навіть епізодично з поганою роботою залізничного транспорту, людина за цим показником схильна давати узагальнену негативну оцінку діяльності державних органів в цілому, що буде сприяти зростанню радикальних настроїв в суспільстві.

Також сьогодні істотно піднялися вимоги до морального вигляду працівників транспорту. Багато організаційно-технічні негараздів в транспортній сфері є наслідком не слабкого технічного забезпечення транспортних перевезень, а – низької культури обслуговування, недостатньо відповідального ставлення працівників транспорту до задоволення потреб пасажирів. Тому зміцнення професійно-етичних якостей та підвищення соціальної відповідальності пра-

цівників транспортної інфраструктури є одним з першочерговим завданням держави.

Отже, враховуючи вище зазначене, слід відмітити, що розвиток швидкісної залізниці впливає не тільки на матеріальний добробут суспільства, але й на трансформацію суспільної моралі та формування транспортного етикету. Тому дослідження соціально-етичного значення високошвидкісного наземного транспорту та його функцій в умовах сучасного суспільства є актуальним.

ФІЛОСОФСЬКІ ПРОБЛЕМИ ІНТЕРНЕТУ: ІНТЕРНЕТ – ДОБРО ЧИ ЗЛО?

Хлівний О.В., Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна

Протягом останніх десятиліть стрімко розвиваються нові інформаційні технології, які використовують персональні комп'ютери і телекомунікаційні засоби. За словами Н.Вінера, інформація – це не матерія і не енергія, а щось інше. В. І. Корогодін вводить поняття інформації як динамічного образу навколишнього світу, який формується в потоці інтегрованих живою істотою відчуттів. В сучасному світі ми бачимо, що найпотужнішим джерелом інформації є інтернет і утворене їм, так званий кіберпростір. Інтернет в своєму розвитку пройшов шлях від професійної сфери спілкування програмістів до сфери вільного спілкування, реалізує ширші у порівнянні з професійними особистісні інтереси. Інтернет сьогодні – це не просто мережа взаємопов'язаних комп'ютерів, але спільнота людей - користувачів інтернету.

За той недовгий час, що Інтернет є загальнодоступним, він повністю перетворив не тільки інформаційний простір, але і спосіб життя більшої частини людства в цілому. І далеко не завжди його вплив стає благим – іноді зовсім навпаки. Отже, що ж таке Інтернет – добро чи зло?

Народження всесвітньої мережі вже сьогодні перетворює світ, змінює свідомість людини – користувача інтернету. При цьому користувачем мережі себе можна називати тільки за умови, що у тебе є дійсно комп'ютер вдома. Насправді, користувач мережі, реально має персональний комп'ютер, не виходячи

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. АНТРОПОЛОГІЧНИЙ РАКУРС ФІЛОСОФІЇ НАУКИ ТА ТЕХНІКИ

ВЧЕНИЙ У ЛАБИРИНТІ ФІЛОСОФСЬКИХ ІСТИН: ВІД МІСТИФІКАЦІЇ ДО ОБ'ЄКТИВНОСТІ	
Линченко М.Д., Стежко З.В.	4
КОНЦЕПТ ТЕХНІКИ ЯК АНТРОПОЛОГІЧНИЙ КОД ВІДНОШЕННЯ ЛЮДИНИ І ПРИРОДИ	
Терешкун О.Ф.	7
ПАРАДИГМА БЕЗПЕКИ СИСТЕМИ «ЛЮДИНА/ВОДІЙ–АВТОМОБІЛЬ–СЕРЕДОВИЩЕ»	
Гончарова О.Є.	10
ВИСОКОШВИДКІСНИЙ НАЗЕМНИЙ ТРАНСПОРТ І МОРАЛЬ: ГРАНІ ВЗАЄМОДІЇ	
Толстов І.В.	14
ФІЛОСОФСЬКІ ПРОБЛЕМИ ІНТЕРНЕТУ: ІНТЕРНЕТ – ДОБРО ЧИ ЗЛО?	
Хлівний О.В.	17
ФІЛОСОФІЯ ГРОШЕЙ	
Шаповалов О.С.	20

СЕКЦІЯ 2. ФІЛОСОФСЬКІ ПРОБЛЕМИ МОВИ

ІСТИНА І ФОРМИ ІСТИНИ	
Бондаревич І.М.	23
МОВНА СЕМАНТИКА У ВИМІРАХ ФІЛОСОФІЇ ІНТЕРВАЛЬНОСТІ	
Деменчук О.В.	25
Г. ЛЯЙБНІЦ ТА ПОШУКИ УНІВЕРСАЛЬНОЇ МОВИ	
Чичков А.Г.	27

СЕКЦІЯ 3. ІСТОРИКО-ФІЛОСОФСЬКІ РЕФЛЕКСІЇ В ЕПОХУ ПОСТМОДЕРНУ

ФІЛОСОФСЬКА ІСТОРІЯ ФІЛОСОФІЇ К.ЯСПЕРСА	
Хміль В.В.	29
«СОБЫТИЕ» В ФИЛОСОФСКОМ ДИСКУРСЕ Ж. Ф. ЛИОТАРА	
Азарова Ю.О.	31
ФІЛОСОФІЯ ІСТОРІЇ ТА СОЦІАЛЬНО-ГУМАНІТАРНЕ ПІЗНАННЯ У СУЧАСНОМУ СВІТІ	
Айтов С.Ш.	35
ПОСТМОДЕРНІСТСЬКИЙ ПОВОРОТ У ФІЛОСОФІЇ	
Бартко В.І.	37
POSTMODERN AND PLURALISTIC IDENTITY	
Danylova T.V., Salata G.V,	39