



Приватний вищий навчальний заклад
**ІНСТИТУТ ПСИХОЛОГІЇ І
ПІДПРИЄМНИЦТВА**

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**Міжнародної науково-практичної
онлайн-конференції:
«Актуальні проблеми психології, бізнесу та
управління в умовах сучасних вимог»**

26- 27 квітня 2023 року
Україна, Латвія, Бразилія, Італія, Польща

2023 р.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ:

Бабіна О.В. – кандидат економічних наук, в.о. ректора Приватного вищого навчального закладу «Інститут психології і підприємництва»;

Круглов К.О. – кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту та онтопсихології;

Швець Н.Р. – доктор економічних наук, професор, проректор з навчально-методичної роботи;

Зайцева І.Ю. – доктор економічних наук, професор, дійсний член (академік) Академії економічних наук України, завідувач кафедри менеджменту та онтопсихології;

Виноградова В.Є. – доктор психологічних наук, доцент кафедри соціально-гуманітарних дисциплін;

Тарасюк Л.С. – доктор філософських наук, в.о. завідувача кафедри соціально-гуманітарних дисциплін;

Хоменко І.Б. – кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту та онтопсихології;

Іоффе М.В. – доцент кафедри менеджменту та онтопсихології;

Шкурко Я.І. – кандидат психологічних наук, доцент кафедри менеджменту та онтопсихології;

Селезньова Р.В. – кандидат технічних наук, доцент кафедри менеджменту та онтопсихології;

Пасик-Косарева Н.О. – викладач кафедри соціально-гуманітарних дисциплін ;

Майборода М.М. - кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту та онтопсихології;

Фурман М.І. – менеджер по роботі з персоналом.



УДК 330.322:629.42

СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО ВИБОРУ СТРАТЕГІЇ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Калабухін Юрій Євгенович, доктор
технічних наук, професор,
Зоріна Олена Іванівна, доктор
економічних наук, професор,
Каменева Наталія Миколаївна,
кандидат економічних наук, доцент,
Український державний університет
залізничного транспорту, м. Харків,
Україна
kalabuxin-fet@ukr.net

Однією з складових в роботі залізниць України є локомотивне та вагонне господарство, на які приходить значна частина експлуатаційних витрат. Тому, від рівня технічного удосконалення та стану рухомого складу, умов його використання, системи ремонту та обслуговування, в кінцевому підсумку, залежать результати діяльності залізничного транспорту в цілому.

За даними Rail.insider середній знос локомотивів становить 96,8%, у тому числі електровозів – 93,3%, магістральних тепловозів – 99,6%, а маневрових тепловозів – 99,9%. Середній вік електровозів складає 40,6 років за нормативного віку в 30 років, магістральних тепловозів – 30,7 років за нормативних 20 років, маневрових тепловозів – 35,8 років за нормативних 25 років. Середній вік пасажирських вагонів Укрзалізниці становить 29,9 року, а відсоток зносу – 92,6%. Це приводить до зростання нормативних витрат на ремонт і забезпечення безпеки руху більш ніж в 2 рази. Слід також зазначити, що понад 30% аварій на залізницях пов'язані з рухомим складом та його незадовільним станом. Йдеться мова про вантажні вагони з перевищеним



нормативним терміном експлуатації.

Активна частина основних фондів залізничного транспорту, до яких відноситься рухомий склад знаходиться в критичному стані. За період з 2006 по 2021 рік АТ «Укрзалізниця» втратила 44,9% експлуатованого парку тягового рухомого складу та 22,8% робочого парку вантажних вагонів. Причиною цього стала наростаюча активність списання основних фондів на фоні хронічного недофінансування галузі. Якщо ситуація розвиватиметься за даним сценарієм і надалі, то, за підрахунками фахівців, знос активної частини основних фондів на українській залізниці досягне 99,9%.

Дуже скрутне становище сталося з парком локомотивів. Тяговий рухомий склад, який експлуатується локомотивним господарством залізниць України характеризується різноманіттю за типами. Основна частина цієї техніки закуповувалась та постачалась на залізниці у радянські часи, і це обумовлює фактичний термін її служби.

Таким чином, у найближчій перспективі однією з першочергових задач «Укрзалізниці» стає швидке і всебічне оновлення рухомого складу. Її рішення висувається на рівень проблем державного значення, які безпосередньо впливають на забезпечення національної безпеки і вимагають системного, програмного підходу шляхом проведення злагодженої політики між вченими, виробниками і експлуатаційниками.

Оновлення рухомого складу залізниць України можливо або за рахунок придбання нової техніки, або за рахунок модернізації існуючої з одночасним подовженням терміну служби. В обох випадках це пов'язано з прийняттям рішення стосовно вибору виробника (або вітчизняний, або закордонний) як нових, так і модернізації існуючих зразків техніки. При цьому необхідно врахувати той факт, що мова йде про довгостроковий період рухомого складу. Крім того користувача сьогодні цікавить не тільки ціна нової техніки, а ще й витрати на її експлуатацію та утримання в технічно справному стані протягом



життєвого циклу. В цьому випадку в основу техніко-економічного обґрунтування прийняття рішення стосовно стратегії оновлення рухомого складу необхідно покласти сучасний підхід визначення вартості життєвого циклу (Life Cycle Cost) залізничної техніки з урахуванням технічних, технологічних та екологічних умов експлуатації залізниць України. На теперішній час даний підхід широко використовується в світовій практиці закупівель залізничної техніки

В загальному випадку вартість життєвого циклу рухомого складу складається з витрат на її придбання або модернізації, поточних витрат за весь період її експлуатації або решти, на яку подовжено термін служби, з урахуванням витрат на обслуговування та утримання в технічно справному стані, а також витрат на утилізацію техніки по завершенню життєвого циклу.

У випадку, коли вирішується питання придбання нових зразків залізничної техніки, вартість життєвого циклу яких складає $LCC_1, LCC_2 \dots LCC_n$, перевага віддається варіанту придбання LCC_i , за яким вартість життєвого циклу мінімальна.

У випадку, коли вирішується питання модернізації існуючих зразків залізничної техніки, за умови, що вартість решти життєвого циклу складає $LCC_1, LCC_2 \dots LCC_n$, перевага віддається варіанту модернізації LCC_i , за яким вартість решти життєвого циклу мінімальна.

Висновки. У найближчій перспективі однією з першочергових завдань «Укрзалізниці» стає швидке і всебічне оновлення рухомого складу. Оновлення рухомого складу може здійснюватися або за рахунок придбання нової техніки, або за рахунок модернізації тієї, що експлуатується. В обох випадках це пов'язано із значними капітальними вкладеннями. В основу техніко-економічного обґрунтування вибору варіанту оновлення необхідно покласти сучасний світовий підхід визначення вартості життєвого циклу технічних об'єктів.



Список використаних джерел

1. Калабухін Ю. Є. Теоретичні положення визначення вартості життєвого циклу тягового рухомого складу / Ю.Є. Калабухін // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 24. – С. 221-225.
2. Калабухін Ю.Є. Теоретичні положення оновлення тягового рухомого складу з урахуванням життєвого циклу / Ю.Є. Калабухін, Е.Д. Тартаковський // Зб. наукових праць. – Х.: УкрДАЗТ. – 2009. – Вип. 111. – С. 106-120.
3. Методологія визначення вартості життєвого циклу в контексті оцінки інноваційно-інвестиційних проєктів тягового рухомого складу залізниць України: монографія / Ю.Є. Калабухін, О.І. Зоріна, Н.М. Каменева. – Суми: Тритотрія, 2018. – 395-404 с.

Зміст

ДОПОВІДІ:

Бабіна О. В., Ані Регіна Ротман, Патриція Возлавік ЯК АДАПТУВАТИСЯ ДО НОВОЇ РЕАЛЬНОСТІ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ HOW TO ADAPT TO THE NEW REALITY IN CONDITIONS OF UNCERTAINTY	3
Бруно Флек да Сильва, Андреа Бреччаролі, Круглов К. О. САМОРЕАЛІЗАЦІЯ ЯК ПРІОРИТЕТ ОСОБИСТОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ SELF-REALIZATION AS A PRIORITY OF PERSONAL RESPONSIBILITY	13
Швець Н. Р. ДЕРЖАВНИЦЬКІ ДІЇ У СФЕРІ ФІНАНСІВ У ПЕРІОД ВОЄН: УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ З ОГЛЯДУ НА ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД	21
Маріс Гінтер, Зайцева І. Ю., Зайцев Д. С. ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ БІЗНЕС-ЕЛІТИ ТА КЕРІВНИКИ П'ЯТОГО РІВНЯ PRINCIPLES OF FORMING BUSINESS ELITE AND FIFTH-LEVEL LEADERS	26
Рудевська В. І. ЕМОЦІЙНИЙ КОНТАКТ ЯК ФАКТОР ЗБІЛЬШЕННЯ ЦІННОСТІ КЛІЄНТА ДЛЯ КОМПАНІЇ ТА ЕТАПИ ПІДВИЩЕННЯ ЕМОЦІЙНОЇ МОТИВАЦІЇ КЛІЄНТІВ	40
Доценко С. І. КІБЕРНЕТИЧНІ ТЕХНОЛОГІЇ МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ СУБ'ЄКТІВ	47
Дроздова І. П. НАУКОВА ОРГАНІЗАЦІЯ НАВЧАЛЬНОГО ПРОЦЕСУ У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ	54

Шкварилюк М. В.

РОЛЬ ВІДНОВЛЮВАЛЬНИХ ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ В
СТРАТЕГІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ЕНЕРГОСИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ
ВІЙНИ

59

СЕКЦІЯ I
ОНТОПСИХОЛОГІЯ В УПРАВЛІННІ
ЕКОНОМІЧНИМИ СУБ'ЄКТАМИ ТА БІЗНЕС-ПРОЦЕСАМИ

Джузеппе Фуско, Клаудіо Роберто Естівес де Карвало, Іоффе М. В.
ВИКОРИСТАННЯ ОНТОПСИХОЛОГІЧНОГО ПІДХОДУ ДЛЯ
ПІДТРИМАННЯ ЛІДЕРСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІД ЧАС ВІЙНИ
USING THE ONTOPSYCHOLOGICAL APPROACH TO
MAINTAINING LEADERSHIP POTENTIAL DURING WAR

63

Зайцева І. Ю., Крайній О. О.

ОНТОПСИХОЛОГІЯ І САМОСАБОТАЖ

69

СЕКЦІЯ II
ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ ДЛЯ БІЗНЕСУ

Зайцева І. Ю., Вільхова Т. Ю.

СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНІ ТА ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ
ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ ДЛЯ БІЗНЕСУ

73

СЕКЦІЯ III
ПСИХОЛОГІЯ БІЗНЕСУ ТА УПРАВЛІННЯ
В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

Бичков Д.С., Майборода М. М.

СВІДОМЕ УПРАВЛІННЯ КОРПОРАТИВНОЮ КУЛЬТУРОЮ
ПІДПРИЄМСТВА – ВАЖЛИВИЙ ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ
ЙОГО ЕФЕКТИВНОСТІ ТА ПРИБУТКОСТІ

CONSCIOUS MANAGEMENT OF THE COMPANY'S CORPORATE
CULTURE IS AN IMPORTANT TOOL FOR INCREASING ITS
EFFICIENCY AND PROFITABILITY

77

Хлуд В. Г., Рикардо Шаефер, Хоменко І. Б. КОРПОРАТИВНИЙ ІМІДЖ ЯК ЧИННИК СПРИЙНЯТТЯ ЦІЛІСНОСТІ КОМПАНІЇ CORPORATE IMAGE AS A FACTOR IN PERCEIVING THE INTEGRITY OF THE COMPANY	84
---	----

СЕКЦІЯ ІV
СОЦІАЛЬНО- ПСИХОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ
ВЗАЄМОВІДНОСИН У СОЦІАЛЬНИХ ГРУПАХ

Тарасюк Л. С. ГУМАНІЗМ – ГІДНІСТЬ В УКРАЇНСЬКІЙ МЕНТАЛЬНОСТІ	93
---	----

СЕКЦІЯ V
ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ
ЕКОНОМІЧНИМИ СУБ'ЄКТАМИ

Марченко Ю. В. ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ	99
--	----

СЕКЦІЯ VI
ПСИХОЛОГІЯ ЛІДЕРСТВА В СУЧАСНОМУ СВІТІ

Зайцева І. Ю., Андрейченко С. П. ЖІНОЧЕ ЛІДЕРСТВО: ВИКЛИКИ НА ШЛЯХУ ДО УСПІШНОГО УПРАВЛІННЯ	104
---	-----

Зайцева І. Ю., Власюк С. О. ФОРМА МЕНТІС ЛІДЕРА СЬОГОДЕННЯ	110
---	-----

Зайцева І. Ю., Юхта Р. В. ПСИХОЛОГІЯ ЛІДЕРСТВА В СУЧАСНОМУ СВІТІ	113
---	-----

СЕКЦІЯ VII
МОТИВАЦІЯ ПЕРСОНАЛУ ЯК ЗАСІБ
УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ
ПІДПРИЄМСТВОМ

Б'язотто О., Фурман М. І.,
МОТИВАЦІЯ ПЕРСОНАЛУ У КРИЗОВИЙ ПЕРІОД
STAFF MOTIVATION DURING A CRISIS PERIOD 118

Штих Г. В.
МОТИВАЦІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПСИХОЛОГІЧНОЇ
РЕАБІЛІТАЦІЇ 130

СЕКЦІЯ VIII
СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ НА
ЗАСАДАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Bugayko D.O., Ierkovska Y.M., Bugayko D.D.
THE CONCEPT OF SCIENTIFIC-STRATEGIC FORESIGHTING
TECHNOLOGY IN STRATEGING THE SUSTAINABLE
DEVELOPMENT OF AVIATION TRANSPORT IN THE SAFETY
DIMENSION 132

Калабухін Ю. Є., Зоріна О. І., Каменева Н. М.
СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО ВИБОРУ СТРАТЕГІЇ ОНОВЛЕННЯ
РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ 137

СЕКЦІЯ X
УПРАВЛІННЯ СОЦІАЛЬНО- ПСИХОЛОГІЧНИМ
КЛІМАТОМ, КОНФЛІКТАМИ ТА СТРЕСОВИМИ
СИТУАЦІЯМИ В ОРГАНІЗАЦІЇ

Виноградова В. Є.
ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ПСИХОЛОГІЧНОЇ СЛУЖБИ В
ОРГАНІЗАЦІЇ У КРИЗОВІ ПЕРІОДИ 141

СЕКЦІЯ XI
HR- МЕНЕДЖМЕНТ: СУЧАСНІ МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ

Ткаченко О. М. СВІТОВИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ГЕЙМІФІКАЦІЇ В УПРАВЛІННІ ПЕРСОНАЛОМ	145
--	-----

СЕКЦІЯ XII
ПСИХОЛОГІЯ ТА ПЕДАГОГІКА

Januzh Sobon, Ruslana Seleznova, Kostiantyn Sapun, Dariuzh Sobon THE USE OF IT IN EDUCATION	150
Зайцева І. Ю., Ворушко С. А. РОЛЬ ПСИХОЛОГІЇ В НАВЧАННІ ПЕРСОНАЛУ	154
Пасик-Косарева Н. О. ВИЩА ОСВІТА В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ	157



Приватний вищий навчальний заклад
ІНСТИТУТ ПСИХОЛОГІЇ І
ПІДПРИЄМНИЦТВА

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**Міжнародної науково-практичної онлайн-конференції:
«Актуальні проблеми психології, бізнесу та управління в умовах
сучасних вимог»**

26- 27 квітня 2023 року
Україна, Латвія, Бразилія, Італія, Польща

Відповідальний за випуск – Зайцева І.Ю.

Підписано до друку 03 травня 2023 р.
Ум. др. арк . 5,10. Формат 60 х84/16.
Папір офсетний. Друк різнографічний .
Гарнітура Times New Roman.