

УНІВЕРСИТЕТ КОРОЛЯ ДАНИЛА

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ
СУЧАСНОЇ ГУМАНІТАРНОЇ ТА ПРИКЛАДНОЇ НАУКИ**

Матеріали

III Міжнародного науково-практичного симпозиуму

17 травня 2019 р.

Івано-Франківськ – 2019 р.

**Концептуальні проблеми розвитку сучасної
гуманітарної та прикладної науки**

Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму (м. Івано-Франківськ, 17 травня 2019 р.)

УДК 001(477)(042.5)
К65

Концептуальні проблеми розвитку сучасної гуманітарної та прикладної науки: матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму (м. Івано-Франківськ, 17 травня 2019 року). – Івано-Франківськ: Редакційно-видавничий відділ Університету Короля Данила, 2019. – 370 с.

Рекомендовано до друку Вченою радою Університету Короля Данила (протокол № 10 від 25 квітня 2019 р.)

В збірнику опубліковано матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму «Концептуальні проблеми розвитку сучасної гуманітарної та прикладної науки», який відбувся 17 травня 2019 року на базі Університету Короля Данила.

Для науковців, викладачів, аспірантів та студентів вищих навчальних закладів.

Редакційна колегія: к.ю.н., доц. О.В.Острогляд, к.ю.н. А.В. Гуркова, к.е.н. Н.Д. Романюк, к.ю.н., доц. Р.В.Зварич, к.ю.н., доц. М.М.Косьмій.

**Концептуальні проблеми розвитку сучасної
гуманітарної та прикладної науки**

Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму (м. Івано-Франківськ, 17 травня 2019 р.)

ЗМІСТ

Агеева Г. М.

Медіадомінанти середовища аеропортів.....10

Андрухів О.І.

Правочинність передання дітей-сиріт на опіку за радянським законодавством міжвоєнного періоду.....14

Бабецька І.Я.

Міжнародне усиновлення як спеціальний інститут міжнародного приватного та сімейного права України.....17

Байдич В.

Проблеми фінансування бюджетних установ та перспективи їх вирішення.....21

Bartosiewicz Bartosz

Miasto dla samochodów czy miasto dla mieszkańców? – kierunki polityki transportowej polskich miast (na wybranych przykładach).....25

Богайчук О.С.

Жанрово-стилістичні та психолінгвістичні труднощі письмового перекладу юридичних документів.....26

Борович О.В.

Теоретичні основи обліку капіталу у дооцінках в бюджетних установах.30

Бринзей Б.С.

Формування стратегічних цілей економічного зростання Івано-Франківської області в умовах сталого розвитку.....34

Варварук І.В.

Інклюзивна освіта крізь призму мистецького виміру.....38

Веркалець С. М.

Актуальність та перспективи сонячних батарей.....42

Волкова І. М.

Юридичні факти-стани у теорії правовідносин.....46

Воронько О.О.

Нормативно-правові та історичні аспекти становлення арстенту у цивільному законодавстві Франції.....50

Габрель М.М., Габрель М.М.

Критерії й вимоги сталого розвитку в обґрунтуванні урбаністичних рішень.....53

Гаврецька М.Й.

Правовий режим української мови в органах нотаріату Польської Республіки (другої Речі Посполитої).....57

Агєєва Г. М.,

*к.т.н., с.н.с., завідувач кафедри містобудування
Національний авіаційний університет,
м. Київ*

МЕДІАДОМІНАНТИ СЕРЕДОВИЩА АЕРОПОРТІВ

Висотні будівлі стали невід'ємною складовою великих міст багатьох країн. Низка з них формує житлові комплекси та масиви, іншим відводиться роль домінанти забудови громадських центрів. Виразні форми, кольорові та світлові вирішення, відповідна роль у планувальній структурі та ін. надають їм візуальної значимості. Використання сталевих конструктивних систем дозволяє досягти так званого «своєрідного естетичного ефекту висотної домінанти» [1, с.39]. У вечірній та нічний час візуальна значимість домінант може бути посилена засобами світлового дизайну, в результаті чого вони перетворюються на медіадомінанти [2, с.368].

Стрімко розвиваються, набувають ознак міста та стають складовими урбанізованих територій сучасні аеропорти– підприємства транспортної інфраструктури. На їх території з'являються висотні споруди та будівлі. Це, насамперед, аеродромно-диспетчерські вежі (далі - АДВ), висота яких досягає та перевищує 100 м [3, с.22]. Висота АДВ на пряму залежить від збільшення розмірів зон візуального контролю диспетчерськими службами та потребує врахування на діяльність аеропорту, безпеку польотів, містобудівну ситуацію та ін.

Штучне освітлення приміщень АДВ перетворює будівлю в своєрідний великий ліхтар на території аеропорту. Для забезпечення комерційно-рекламного супроводу функціонування аеропортів будівлям АДВ надаються додаткові функції: на них з'являються світлодіодні медіафасади. Така практика існує в Міжнародних аеропортах Відня (Австрія), Единбурга (Шотландія), Стамбула (Турція), Батумі, Кутаїсі (Грузія) та ін., де можна побачити дивовижні лазерні та музичні шоу з використанням різноманітних графічних та цифрових символів, тощо [4, с. 31].

Світлодіодні медійні фасади різняться за формою та функцією, місцем розташування на будівлях та характеристиками обладнання – в цьому їх оригінальність та привабливість. Вони можуть бути втіленням унікального архітектурно-художнього вирішення світлового дизайну будівлі, але повинні враховувати специфіку основних виробничих процесів аеропортів, не впливати на безпеку польотів та не служити причиною світлового забруднення макросередовища аеропортів [5, с.12].

Концептуальні проблеми розвитку сучасної гуманітарної та прикладної науки

Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму (м. Івано-Франківськ, 17 травня 2019 р.)

Функціонування аеропортів та населені пункти, розташовані поруч, обмежують зони розташування та розміри медійних фасадів, режим їх роботи впродовж доби та ін., впливають на концепцію освітлення комплексу будівель та споруд аеропорту в темний час та при недостатньої видимості в світлий час, тощо.

У загальному випадку архітектурні медіадомінантинаселених пунктів класифікують за чотирьом типами: висотні, стилістичні, просторові та смислові [2, с.371]. Будівлі АДВ можуть включати в себе ознаки відразу всіх чотирьох типів.

По-перше, вони завжди домінують за висотними показниками внаслідок специфіки технологічних процесів, які забезпечують [3, с.20].

По-друге, у багатьох випадках забезпечується стильовий контраст між будівлею АДВ та забудовою, що її оточує (аеровокзали, пасажирські термінали, паркінги та ін.). Активно використовуються окремі культурно-історичні символи та складові природних ландшафтів країн[6, с.24.2]. Наприклад, прообразом будівлі АДВ висотою 90 м (Стамбул) стала квітка тюльпана – символ Османської імперії.

По-третє, має місце проблема формоутворення триступінчатої структури (стилобат – середні поверхи – верхівка) та гармонізації її складових, притаманна висотним будівлям громадського призначення [1, с.39]. Специфіка просторової організації будівель АДВ вимагає розміщення частки приміщень основного виробничого призначення – диспетчерських залів – на значній висоті, інколи в декілька ярусів (Стамбул), із забезпеченням кругового (Единбург) або секторного огляду прилеглих територій (Кутаїсі). Саме на цьому робиться основний акцент архітектурно-художніх, конструктивних, інженерних та технологічних рішень. Саме вони в подальшому «працюють» на глядача (поруч, на відстані) – привертають увагу та сприяють формуванню образу, якій запам'ятовується (рис.1, 2).

Рис.1. Міжнародний аеропорт, Единбург, Шотландія [7]





Рис.2. Міжнародний аеропорт, Стамбул, Турція [8, 9]

Нижні поверхи (стилобат) відводяться під виробничі, допоміжні, офісні приміщення. На проміжних поверхах розміщуються технічні приміщення та вузли вертикальних комунікацій, що супроводжується, у більшості випадків, зменшенням площ цих поверхів із ускладненням форми будівлі по висоті (Відень, Единбург, Кутаїсі, Стамбул).

У четвертому, будівлі АДВ за рахунок висоти, місця розташування, особливостей та змістовності світлового дизайну набувають соціального значення. Це – своєрідні світлові орієнтири (маяки) не тільки для переміщення пасажирів, працівників та відвідувачів на аеропортової території та за її межами, але й для мешканців населених пунктів, розташованих поруч (Единбург).

До проектування будівель АДВ залучаються відомі архітектори, провідні архітектурні бюро; проводяться міжнародні конкурси, серед критеріїв відбору наданих проектних пропозиції – архітектурна привабливість (знаковість) та врахування перспектив розвитку аеропорту та наближеного міського середовища [10, с.12].

Враховуючі напружений емоційний стан більшості пасажирів та відвідувачів під час перебування в аеропорту, архітектура забудови, зокрема, висотних доміант (медіадоміант), не повинна бути «агресивною». Об'єкт-орієнтир може бути унітарним або унікальним за архітектурою, але повинен бути толерантним до існуючої та перспективної забудови; таким, що можна впізнати на відстані та у часі.

Список використаних джерел

1. Ковальський, Л. М. Архітектурне проектування висотних будинків: навчальний посібник / Л. М. Ковальський, Г. В. Кузьміна, Г. А. Ковальська. – Запоріжжя: Привозпринт, 2012. – 123 с.

**Концептуальні проблеми розвитку сучасної
гуманітарної та прикладної науки**

Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму (м. Івано-Франківськ, 17 травня 2019 р.)

2. Костенко, А. Я. Медіадомінанти в структурі громадських центрів / А. Я. Костенко // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – 2012. – Вип. 31. – К. : КНУБА, 2012. – С.368-374. – Режим доступу: <http://library.knuba.edu.ua/books/zbirniki/01/201231.pdf>
3. Агеєва, Г. М. Об'єкти спеціального призначення – висотні акценти архітектури аеропортів / Г. М. Агеєва // Промислове будівництво та інженерні споруди. – 2016. – №3. – С.20-24. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pbis_2016_3_5
4. Боснюк, Д. К. Вплив штучного освітлення будівель та споруд аеропортів на навколишнє середовище / Д. К. Боснюк, Г. М. Агеєва // Міське середовище – XXI ст. Архітектура. Будівництво. Дизайн: III Міжнар. наук.-практ. конгрес, 14-16 березня 2018 р.: тези доповідей. – К.: НАУ, 2018. – С.30-31. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/32797>
5. Гнатенко, В. В. Світлове забруднення середовища аеропортів / В. В. Гнатенко, Г. М. Агеєва // Архітектура та екологія: II Міжнар. наук.-практ. конгресу "Архітектура. Будівництво. Дизайн", 15-18 березня 2016 р.: тези доповідей. – К.: НАУ, 2016. – С.11-12. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/18590>
6. Волкова, А. В. Культурно-історичні цінності та природа як основні джерела пошуку ідей для архітектури аеропортів / А. В. Волкова, Г. М. Агеєва // АВІА-2017: XIII міжнар. наук.-техн. конф., 19-21 квітня 2017 р.: матеріали. – К.: НАУ, 2017. – С.24.1-24.4. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/28207>
7. EdinburghAirportabove 1 millionforfirsttimetoboostScottisheconomy. – URL: <https://thoughtcontrolscotland.com/2018/12/20/edinburgh-airport-above-1-million-for-first-time-to-boost-scottish-economy/>
8. BigmovetoIstanbulAirportstarts. – <https://www.aa.com.tr/en/pg/photo-gallery/big-move-to-istanbul-airport-starts>
9. В Стамбуле открыли один изкрупнейшихаэропортов мира. – <http://1news.az/news/v-stambule-otkryli-odin-iz-krupneyshiy-aeroportov-mira-foto-video>
10. Агеєва, Г. М. Динаміка змін архітектурних рішень аеродромно-диспетчерських веж та їх вплив на містобудівну ситуацію / Г. М. Агеєва // Проблеми розвитку міського середовища. – 2018. – №2 (21). – С.3-18. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prms_2018_2_3

Наукове видання
Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозіуму

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ
ГУМАНІТАРНОЇ І ПРИКЛАДНОЇ НАУКИ**

Матеріали подані мовою оригіналу

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, власних імен та інших відомостей.

Упорядники:

О. В. Острогляд, А. В. Гуркова

Художнє оформлення:

І. В. Гребенюк

Видано за авторською редакцією