

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

**Н. В. ДАНИЛЬЧЕНКО, С. С. КОВАЛЬ,
Н. О. МАТІЙКО**

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
для виконання курсового проєкту
з дисципліни
**«ДИЗАЙН-ПРОЄКТУВАННЯ
СУДНОВОГО СЕРЕДОВИЩА»**

Рекомендовано Методичною радою НУК



2026

УДК 72.012:629.5.01(076)

Д18

Автори: Н. В. Данильченко, старш. викладач кафедри дизайну;
С. С. Коваль, канд. фіз.-мат. наук, доцент;
Н. О. Матійко, канд. екон. наук, викладач

Рецензент О. В. Матійко, заслужений діяч мистецтв України, доцент НУК

Рекомендовано Методичною радою НУК

- Данильченко Н. В.**
Д18 Методичні вказівки для виконання курсового проєкту з дисципліни
«Дизайн-проектування суднового середовища» / Н. В. Данильченко,
С. С. Коваль, Н. О. Матійко. – Миколаїв : НУК, 2026. – 61 с.

Вміщено стислий теоретичний навчальний матеріал з курсу «Дизайн-проектування суднового середовища», який стосується проектування інтер'єру каюти капітана і кают-компанії транспортного вантажного судна, а також рекомендації щодо виконання курсового проєкту.

Призначено для студентів спеціальності В2 (022) «Дизайн» (освітня програма «Дизайн середовища»).

УДК 72.012:629.5.01(076)

© Н. В. Данильченко, С. С. Коваль,
Н. О. Матійко, 2026
© Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, 2026

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
1. ОСОБЛИВОСТІ ПРОЄКТУВАННЯ СУДНОВОГО СЕРЕДОВИЩА.....	7
2. КЛАСИФІКАЦІЯ СУЧАСНИХ СУДЕН.....	9
2.1. Універсальні суховантажні судна.....	9
2.2. Спеціалізовані суховантажні судна.....	9
2.3. Наливні судна.....	11
3. ПРИНЦИПИ ПРОЄКТУВАННЯ СУДНОВИХ ПРИМІЩЕНЬ.....	13
3.1. Типи суднових приміщень.....	13
3.2. Об'єкт проєктування.....	14
3.3. Каюта капітана – житлове приміщення як об'єкт проєктування.....	14
3.4. Кают-компанія (салон відпочинку) – громадське приміщення як об'єкт проєктування.....	16
3.5. Вимоги нормативних документів.....	18
4. ВАРІАНТИ ПЛАНУВАЛЬНИХ РІШЕНЬ СУДНОВОГО ПРИМІЩЕННЯ.....	21
4.1. Об'єкт проєктування – каюта капітана.....	21
4.2. Об'єкт проєктування – кают-компанія (салон відпочинку).....	23
4.3. Послідовність проєктних рішень.....	24
5. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ.....	26
5.1. Ергономічні вимоги.....	26
5.2. Рекомендовані мінімальні розміри між обладнанням каюти.....	27
5.3. Вимоги до обладнання каюти капітана.....	28

5.4. Вимоги до обладнання громадських приміщень.....	30
5.5. Освітлення в судновому інтер'єрі.....	33
6. МАТЕРІАЛИ В СУДНОВОМУ СЕРЕДОВИЩІ.....	35
6.1. Вимоги до матеріалів.....	35
6.2. Приклади матеріалів для обробки суднових приміщень.....	36
7. ХУДОЖНЬО-ДЕКОРАТИВНІ ОСОБЛИВОСТІ СУДНОВОГО ІНТЕР'ЄРУ.....	39
7.1. Варіанти кольорового рішення.....	39
7.2. Декоративні елементи.....	43
8. ВИКОНАННЯ ТА ЗАХИСТ КУРСОВОГО ПРОЄКТУ.....	46
8.1. Графічна частина, зміст та компонування.....	46
8.1.1. Зміст графічної частини.....	46
8.1.2. Правила оформлення.....	47
8.2. Вимоги до пояснювальної записки.....	49
8.2.1. Зміст пояснювальної записки.....	49
8.2.2. Вимоги до оформлення ПЗ.....	51
8.3. Рекомендації до захисту курсового проєкту.....	53
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	55
Додаток А.....	58
Додаток Б.....	59
Додаток В.....	60

ВСТУП

Дизайн-проектування суднового середовища базується на комплексному підході до проектування, тому що вирішується одразу декілька завдань: функціональне планування, просторова композиція приміщень, організація побутового простору людини на судні, проектування екстер'єру судна та інтер'єрів приміщень.

Об'єктами проектування є інтер'єри житлових і громадських приміщень суден різних типів.

У процесі вивчення навчальної дисципліни «Дизайн-проектування суднового середовища» студент має здобути знання про загальну будову та класифікацію сучасних суден, оволодіти навичками розробки архітектурно-художніх рішень суднових приміщень і зовнішнього вигляду суден, а також навчитися проектувати комфортне й естетичне середовище життєдіяльності на судні, спираючись на чинні нормативні вимоги та сучасні тенденції в дизайні. Складна задача організації простору на судні вирішується з урахуванням специфіки флоту, умов праці та тривалості перебування екіпажу на борту. При цьому впроваджуються технології застосування сучасних оздоблювальних матеріалів, а також особливі конструкції суднового обладнання та меблів.

Для закріплення цих знань та їх практичного застосування студент виконує курсовий проєкт у рамках навчального курсу. В процесі курсового проектування вирішуються наступні завдання:

- 1) визначаються характерні функціональні процеси, що відбуваються в судновому приміщенні, його призначення та, відповідно до цього, вимоги до його інтер'єру;

2) аналізуються конструктивні особливості приміщення з метою виявлення позитивних і негативних характеристик простору для подальшого проєктування інтер'єру;

3) розробляється й обґрунтовується концепція проєктування та вибір оптимального архітектурно-художнього рішення;

4) у процесі проєктування розробляються ескізи та пошукові варіанти до проєкту;

5) ураховуючи суднові конструкції та нормативні вимоги, обираються меблі та обладнання з асортименту та номенклатури суднового обладнання;

6) ураховуючи санітарно-гігієнічні та протипожежні вимоги, визначаються необхідні конструктивні та декоративні матеріали;

7) застосовуються критерії вибору колірної палітри, принципи колористичної гармонії та правила підбору декоративних елементів у судових приміщеннях.

Таким чином, у процесі виконання курсового проєкту студент вчиться створювати судовий інтер'єр для тривалого перебування екіпажу, здатний забезпечити високий рівень комфорту, а також сформуванню врівноважений емоційний і психологічний стан людини.

Розуміння функціональних особливостей різних приміщень є підґрунтям для вибору архітектурно-художнього проєкту: планування простору, вибору обладнання та меблів, а також формування образного та стильового рішення.

1. ОСОБЛИВОСТІ ПРОЄКТУВАННЯ СУДНОВОГО СЕРЕДОВИЩА

Проектування суднового середовища є складною комплексною задачею. Судновий дизайнер повинен створити сприятливі умови як для роботи, так і для відпочинку екіпажу і пасажирів. Оптимальні умови населеності досягаються за рахунок правильної організації простору, виконання нормативних вимог, естетичного художнього рішення тощо.

Сучасні тенденції проектування суднового середовища включають в себе декілька напрямів. Для транспортних, промислових та науково-дослідних суден – це простота і комфорт. Якщо мова йде про пасажирські судна, то це – максимум комфорту.

Дизайн-проектування суднового середовища включає в себе проектування інтер'єрів і екстер'єрів сучасних суден, створення архітектурно-художнього рішення суднових приміщень і зовнішнього вигляду суден. Основним завданням дизайнера в такому разі є вміння організувати і сформувати зовнішній і внутрішній простір судна та їх гармонійне поєднання.

Об'єктами проектування в межах дисципліни «Дизайн-проектування суднового середовища» є інтер'єри житлових і громадських приміщень транспортних вантажних суден.

Завдання проектування суднового інтер'єру хоч і дуже схоже з проектуванням інтер'єру звичайних приміщень, але має певні особливості, які слід врахувати:

1) Призначення судна.

Розуміння типу судна, його призначення є одним із основних факторів при проектуванні суднового інтер'єру, оскільки

це дає розуміння про специфіку організації простору та вибір необхідних засобів проєктування.

2) *Перебування людини тривалий час у замкненому просторі.*

Благотворний вплив навколишнього простору на психічний стан, емоційний настрій кожного з членів екіпажу дає можливість підвищити продуктивність праці і повноцінного відпочинку та відновлення. Для пасажирів – створити більш комфортні умови.

3) *Специфічні умови судна: хитавиця (качка), вібрація, шум та ін.*

Ці моменти враховуються ще на етапі планування простору, розташування суднових приміщень, а також при виборі оздоблювальних матеріалів.

4) *Форма та розміри суднових приміщень.*

Враховуючи обмежений простір, особливо на невеликих суднах, дизайнер повинен організувати комфортабельні умови роботи та побуту. Приміщення, як правило, мають невелику висоту, можуть бути неправильної форми, мати виступаючі частини, які обумовлені елементами конструкції судна. З цим пов'язані аспекти проєктування суднового інтер'єру, вибір меблів та обладнання, кольорове рішення інтер'єру.

5) *Недостатнє природне освітлення.*

На етапі дизайнерського проєктування ці особливості вирішуються за допомогою як вибору кольору для приміщення, так і правильного розрахунку освітлення.

6) *Технологія обладнання приміщень та матеріали, які можуть значно відрізнятися від «сухопутних».*

Необхідно враховувати наявність та особливості систем водопроводу і каналізації (фанової системи), опалення, вентиляції та кондиціонування повітря (КВП), а також мереж освітлення, зв'язку та протипожежного захисту. Окремим пунктом є вимоги саме до суднобудівних матеріалів.

Ці розглянуті обмеження і розходження значно впливають на принципи та методи проєктування суднових приміщень і потребують знання й розуміння архітектурно-конструктивних особливостей суден.

2. КЛАСИФІКАЦІЯ СУЧАСНИХ СУДЕН

Сучасне судно – складна плавуча споруда, призначена для виконання транспортних, виробничих або військових (воєнних) функцій. Розрізняють судна за низкою незалежних ознак: за призначенням, районом плавання, видом перевезень, архітектурним і конструктивним типами, матеріалом корпусу, родом двигуна, принципом руху і т. ін. Більш детально класифікація розглядається при вивченні навчальної дисципліни «Архітектура і дизайн суден».

Виконання курсового проєкту з «Дизайн-проєктування суднового середовища» стосується сучасних *транспортних вантажних суден*. Вони складають основу морського та річного флоту, перевозять різноманітні вантажі, можуть бути різного розміру та значно відрізнитись за своїми архітектурними ознаками [1]. Основні типи суден представлені на рис. 1.

2.1. Універсальні суховантажні судна

Велика група вантажних суден – це універсальні суховантажні, призначені для перевезення різних сипучих вантажів. Вони мають просторі вантажні трюми, що займають основну частину корпусу, на палубі розташовані крани або стріли різної вантажопідйомності. Тому надбудова, в якій розміщуються житлові та громадські приміщення екіпажу, розташована в кормовій частині судна.

2.2. Спеціалізовані суховантажні судна

Це такі ж самі суховантажні судна, що спеціалізуються на перевезенні певного типу вантажу: рефрижераторні,

контейнеровози, трейлерні судна, ліхтеровози, судна для перевезення навалочних вантажів, лісовози, судна для перевезення автомашин, худоби та ін.

Рефрижераторні судна – призначені для перевезення швидкопсувних вантажів. Вони порівняно невеликі (110...128 м) і від суховантажних суден відрізняються також меншими розмірами вантажних трюмів.

Контейнеровози – це спеціалізовані судна, призначені для перевезень стандартних контейнерів шириною 2,44 м, довжиною 3,05, 6,1 і 12,2 м і масою брутто 10, 20 і 40 т відповідно. Контейнеровози є дуже затребуваним і найбільш перспективним типом суховантажного судна. Відповідно вони можуть бути різного розміру: від невеликих річкових (70 м) до гігантських розмірів типу Panamax (400 м). На сучасних контейнеровозах існує автоматизація виробничих процесів на достатньо високому рівні, і як наслідок – екіпаж контейнеровоза складає від 10 до 26 осіб. Надбудова на таких суднах розташована на самій кормі, і за рахунок невеликої чисельності екіпажу площа приміщень для розміщення екіпажу значно більша за мінімально допустимі вимоги. Тому судновому дизайнеру представляється більше можливостей організувати простір для роботи для відпочинку.

Навалочники (балкери). Такі типи суден перевозять руду, вугілля, боксити, цемент, зерно та інші навалочні вантажі. Ці судна теж є розповсюдженими, оскільки дані вантажі складають близько 70 % усіх перевезених морем сухих вантажів. За архітектурою, судна даного типу – однопалубні, з машинним відділенням і надбудовою, розташованими в кормі. Від інших суховантажних суден вони відрізняються великою вантажопідйомністю до 150 000 тонн і відносно невисокою швидкістю ходу – близько 14...16 вузлів.

Окрім описаних вище типів суховантажних суден, є також *трейлерні судна* (вантаж, що знаходиться в так званих трейлерах-автопричепях). Надбудови з житловими приміщеннями

знаходяться на таких суднах або в середині судна, або ближче до носу, оскільки в кормовій частині конструктивно розташована апарель – пристрій для завантаження трейлерів. Це за розміром достатньо великі судна, тому надбудова і, відповідно, площа суднових приміщень теж більша за допустиму.

2.3. Наливні судна

Ще однією досить чисельною та розповсюдженою категорією транспортних вантажних суден є наливні судна – танкери. Танкери служать для перевезення рідких вантажів: нафти і нафтопродуктів, зрідженого газу, хімічних речовин, рослинної олії, прісної води тощо. Розміри танкерів залежать від їх вантажопідйомності і теж варіюються від 130 м річкового до супертанкера. На наливних суднах надбудова розташована на кормі судна. З точки зору організації суднового простору до таких суден висуваються жорсткі вимоги щодо пожежної безпеки (наприклад, обов'язкова наявність окремого приміщення для паління).

Таким чином, розуміння відмінностей різних типів суден, а також функціональних особливостей різних приміщень є підґрунтям для вибору архітектурно-художнього рішення: планування, вибору обладнання та меблів, а також образного і стильового рішення.



а



б



в



г

Рисунок 1 – Типы судов:

а – суховантажные; *б* – контейнеровоз; *в* – танкер; *г* – трейлер

3. ПРИНЦИПИ ПРОЄКТУВАННЯ СУДНОВИХ ПРИМІЩЕНЬ

3.1. Типи суднових приміщень

Залежно *від призначення*, суднові приміщення поділяються на такі групи:

1) спеціальні (трюми, твіндеки, наливні танки; приміщення для технологічного обладнання, пасажирські – каюти для пасажирів);

2) службові (рульова і штурманська рубки, машинні та котельні відділення, різні комори, технічні й господарсько-побутові приміщення);

3) приміщення екіпажу:

- житлові каюти команди і комскладу;
- громадські – кают-компанія, салони відпочинку, комскладу і команди, їдальня, бібліотека, спорткаюта, бар, кафетерій, приміщення для любителів майструвати;

- санітарно-гігієнічні – умивальні, лазні, душові, ванні й туалетні кімнати;

- медичні – ізолятор, амбулаторія, стаціонар та ін.

Залежно від типу приміщення та його призначення, істотно різняться і підхід щодо проєктування його інтер'єру. Для службових, технічних та допоміжних приміщень більшу роль відіграють функціональні аспекти – зручності використання, обслуговування, розбирання і збирання, ремонту. Для житлових і громадських приміщень, там, де люди перебувають велику кількість часу, першочергове значення має вирішення художніх питань та створення комфортних умов. Також при проєктуванні суднового інтер'єру враховується співвідношення між функціональними й художніми елементами.

3.2. Об'єкт проектування

Об'єктом у курсовому проектуванні є житлове або громадське приміщення на вантажному судні, тобто таке приміщення, де вирішуються і функціональні, й естетичні питання, при дотриманні всіх технічних вимог.

Таким приміщенням може бути:

- каюта капітана (старшого помічника капітана тощо);
- кают-компанія (їдальня команди, салон відпочинку тощо).

Вибір приміщення обумовлений тим, що студент при проектуванні суднового середовища має показати вміння вирішувати різноманітні питання: як функціонально-ергономічні, так і художньо-естетичні.

3.3. Каюта капітана – житлове приміщення як об'єкт проектування

Каюта капітана на судні може бути представлена *блок-каютою*, що складаються з двох і більше приміщень (салон, кабінет, спальня, санвузол) та *окремою каютою* [1]. Перша категорія приміщень ділиться на декілька класів, що визначаються числом приміщень у блоці. У другій категорії класність визначається числом проживаючих в одній каюті (але не більше чотирьох чоловік). Різними можуть бути декоративно-оздоблювальні матеріали, що застосовуються для створення різноманітності інтер'єру приміщень, а також номенклатура обладнання.

На великих суднах, як правило, каюта капітана є блок-каютою, яка має кабінет, спальню та санвузол. На суднах, невеликих за розміром і при цьому з великим екіпажем, каюта капітана може бути окремою кімнатою. В такому разі, завдання дизайнера – раціонально організувати простір як для роботи, так і для відпочинку, використовуючи різні прийоми.

Плани блок-каюти та каюти представлені на рис. 2 [2, 3].

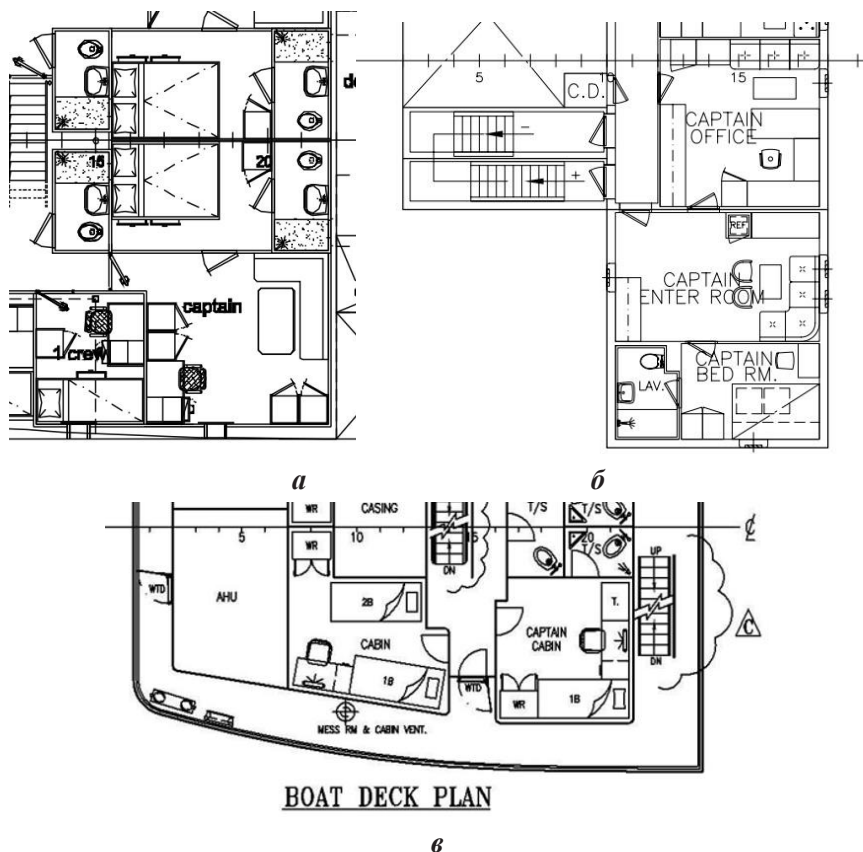


Рисунок 2 – Типи кают капітана на судні:

а, б – блок-каюта; *в* – каюта

Обираючи як об'єкт проєктування саме каюту капітана, слід враховувати наступні рекомендації:

- 1) використовуючи креслення загального розташування судна, визначити на ньому план відповідного ярусу надбудови;
- 2) визначити на плані каюту капітана, котра, як правило, розташовується з правого борту на верхній палубі надбудови, максимально близько до навігаційного містка;
- 3) визначити категорію: блок-каюта або окрема каюта.

Якщо обрано блок-каюту, яка складається зі спальні та робочого кабінету, то розглядати слід саме робочий кабінет капітана, приміщення, яке більше за площею, ніж спальня. В робочому кабінеті, використовуючи прийоми та засоби композиції, необхідно в процесі проектування організувати різні зони для роботи і відпочинку. Для блок-каюти, що складається з робочого кабінету, салону та спальні, можна обрати як робочий кабінет, так і салон відпочинку капітана, і, відповідно, також організувати різні функціональні зони.

Якщо студент обирає каюту як окреме приміщення, то в ньому планують, крім цього, і місце для сну;

4) визначити розміри каюти за кресленням (якщо вказаний масштаб) або відповідно до пропорцій;

5) елементи конструкції – двері, ілюмінатори, виступаючі конструкційні частини, неправильна форма – залишаються незмінними. Завдання студента при цьому розробити судновий інтер'єр у вибраному приміщенні, підлаштовуючись під його розміри (часто невеликі) і конструктивні особливості.

3.4. Кают-компанія (салон відпочинку) – громадське приміщення як об'єкт проектування

На великих і середньотонажних суднах є різні типи громадських приміщень для відпочинку. *Кают-компанія* призначена для прийому їжі і колективного відпочинку командного складу. *Їдальня команди* – призначається для прийому їжі та відпочинку членів команди, а також використовується для проведення громадських заходів. Якщо розмір надбудови дозволяє, то крім цього, може бути влаштований окремий салон відпочинку для команди. Його розташовують зазвичай поруч з їдальною і відокремлюють від неї напівпереборкою або декоративними панелями, що дозволяє отримати одне велике приміщення для сумісних заходів (зборів, лекцій, кіносеансів). Тобто, на сучасних вантажних суднах існують різні типи

громадських приміщень як окремого призначення, так і багатофункціональні [3–5], які зображені на рис. 3.

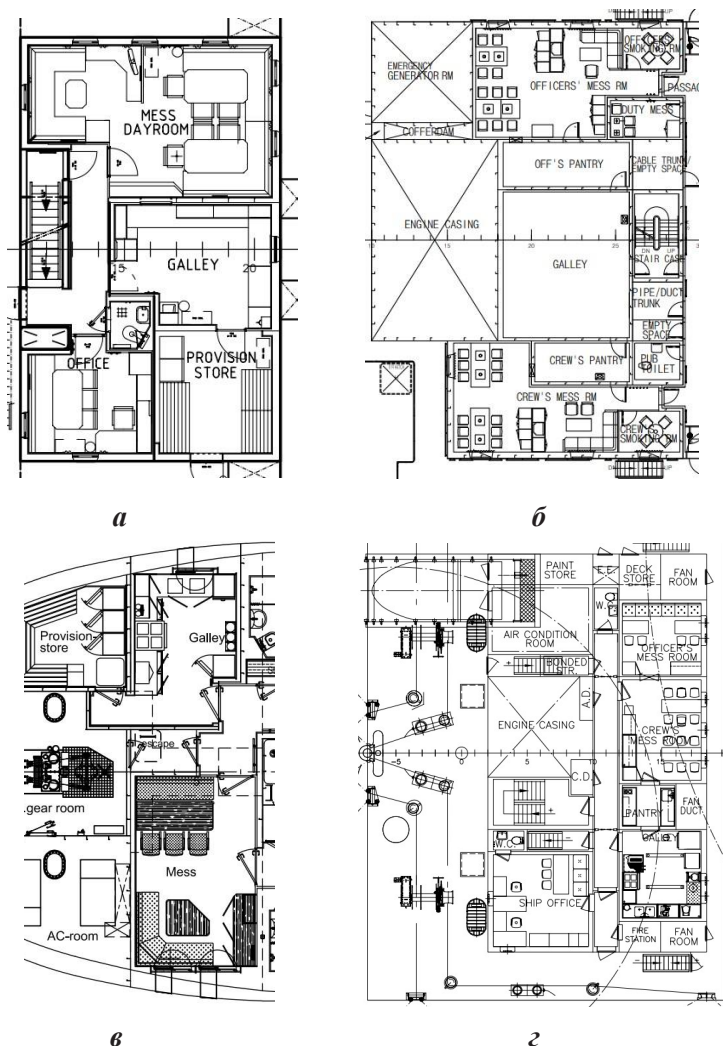


Рисунок 3 – Варіанти громадських приміщень на судні:
а – спільна кают-компанія; **б** – кают-компанія офіцерська та їдальня команди; **в** – спільна їдальня; **з** – їдальні офіцерська та команди

З точки зору художніх особливостей, обладнання їдальні, салону відпочинку та буфетної кімнати команди аналогічне устаткуванню відповідних приміщень комскладу, але відрізняється більш простою обробкою.

Рекомендації при виборі громадського приміщення:

1) використовуючи креслення загального розташування судна, визначити на ньому план відповідного ярусу надбудови;

2) громадські приміщення більші за розмірами, тому вони часто розташовуються на верхніх ярусах надбудови;

3) визначити приблизно за планом тип громадського приміщення;

4) визначити розміри приміщення (точно або приблизно);

5) якщо на плані позначено обладнання в приміщенні (столи, стільці) – порахувати за прототипом кількість людей, які одночасно перебувають у кают-компанії;

6) конструкційні особливості приміщення змінювати не дозволяється. Студент розробляє інтер'єр з урахуванням розташування ілюмінаторів, дверей, переборок тощо, які можна визначити за кресленням загального розташування.

3.5. Вимоги нормативних документів

Вимоги до житлових і громадських приміщень екіпажу і пасажирів – їх розміри, розміщення і склад – регламентуються Правилами Регістру судноплавства України [6] і Державними санітарними правилами для морських суден України [7].

У Санітарних правилах наводяться дані про мінімально допустимі площі, кубатуру й обладнання приміщень; перераховані приміщення судна, призначені для суспільних потреб та службових цілей, а також вказані місця, де життю або здоров'ю людей може бути заподіяна шкода і де, у зв'язку з цим, забороняється розміщати житлові приміщення.

Згідно з правилами Регістру судноплавства України, а також чинними Санітарними правилами, *для розміщення*

екіпажу і пасажирів можна використовувати будь-які приміщення на судах, за винятком:

а) приміщень без природного освітлення (розміщення всіх приміщень над ватерлінією);

б) приміщень, розташованих безпосередньо над паливними цистернами і котельнями відділеннями або суміжними з ними;

в) приміщень за перебірками форпіка в ніс і ахтерпіка у корму нижче палуби перегорожок.

Ці обмеження гарантують певні умови населеності й безпеку членам екіпажу і виключають можливість розміщення кают у темних, жарких або небезпечних частинах корпусу судна, де найбільш сильно відчувається вібрація і шум від ударів води, шуму двигуна, а також у місцях можливих сильних пошкоджень при можливих аваріях (ніс судна).

Житлові приміщення, як правило, розташовують у палубних надбудовах – надпалубних конструкціях по всій ширині судна. Надбудови, в залежності від типу судна, за розташуванням можуть бути: носові, кормові та центральні (середні).

Житлові приміщення відокремлюють від службових (таких як, наприклад, МКО) та допоміжних (комори, коридори, тамбури). Житлові та технічні приміщення краще розміщувати в різних зонах.

Житлові і громадські приміщення розташовуються, як правило, по периметру надбудови, для забезпечення в них природного освітлення [8]. Комори, санітарні вузли знаходяться в середній частині надбудови без доступу сонячного світла. При плануванні кожної групи приміщень передбачається доступний та зручний зв'язок між приміщеннями та групами приміщень, який здійснюється через коридори, трапи та переходи.

Такі коридори і трапи повинні представляти короткий шлях для переміщення екіпажу. Наприклад, при плануванні групи приміщень, пов'язаної з харчуванням команди (комори для зберігання продуктів, камбуз для готування їжі,

буфет-роздавальна, їдальня, кают-компанія), всі приміщення краще зв'язати таким чином, щоб забезпечити безперервність та безпеку процесу приготування і роздачі їжі [9]. Якщо вони розміщуються на одному ярусі надбудови, то мають бути розміщені поряд, якщо на різних ярусах – повинні зв'язуватись ліфтом для доставки їжі (додатковий фактор безпеки під час шторму).

Повною мірою виконати всі вимоги щодо розміщення вдається на сучасних великотоннажних судах, тоді як на суднах порівняно малих розмірів доводиться багато приміщень розташовувати безпосередньо в корпусі.

В даний час умови населеності на суднах безперервно поліпшуються, тому вимоги санітарних правил слід вважати мінімальними, оскільки вони відповідали середньому стандарту зручностей, характерному для часу їх розробки. Тенденції поліпшення умов населеності екіпажу розглядаються в курсі «Архітектура та дизайн суден».

При проєктування суднового інтер'єру каюти капітана або кают-компанії слід ураховувати як чинні нормативні вимоги до суднових приміщень, так і сучасні тенденції покращення умов населеності (обітаємості) та світові напрями в дизайні середовища.

4. ВАРІАНТИ ПЛАНУВАЛЬНИХ РІШЕНЬ СУДНОВОГО ПРИМІЩЕННЯ

4.1. Об'єкт проєктування – каюта капітана

На сучасних вантажних суднах надбудови мають прямокутну форму. По-перше, це обумовлено модульним принципом побудови, а по-друге – спрощує планування та розташування приміщень. За наявності криволінійних поверхонь, що обмежують внутрішній простір, таке завдання набагато ускладнюється. Надбудови сучасних суден проєктуються прямокутно-призматичної форми висотою 5–7 ярусів.

Незважаючи на визнаний для транспортних суден принцип «типізації», існує можливість вибору одного з 36 варіантів для одномісних кают і більше 30 варіантів для двомісних. На більшості великих сучасних транспортних суден необмеженого району плавання розміри житлових приміщень зазвичай перевищують мінімальні норми. Вони являють собою приміщення прямокутної або квадратної форми з 2–3 ілюмінаторами [10].

Після визначення розмірів каюти варто приступити до пошуку варіантів планування каюти. Пошукові ескізи можна виконувати в ручній техніці або за допомогою комп'ютерних програм.

Перше, на що слід звернути увагу, – умовний розподіл приміщення на зони і визначення місця для кожної зони. *Для робочого кабінету блок-каюти* (рис. 4) функціональні зони можуть бути наступними:

- робоча зона (письмовий стіл, стілець, стелажі або шафи для зберігання документів);

- зона відпочинку та спілкування (дивани, крісла, ТВ-система, шафи, журнальні столики, тумби);
 - «буфетна» зона для приготування кави (тумба, крісла, стіл).
- Кількість зон визначається розміром каюти та необхідністю їх застосування.



Рисунок 4 – Блок-каюта, робочий кабінет

Для каюти капітана, яка складається з *одного приміщення* (рис. 5), функціональні зони визначаються потребою організувати як можливість роботи, так і можливість відпочинку та сну. Звісно, кількість предметів обладнання для кожної зони більш обмежена і може варіюватись. Приблизний перелік:

- робоча зона (робочий стіл, стілець, шафа);
- зона відпочинку (диван або крісла);
- зона сну (ліжко, тумба).

У даному випадку робоча зона і зона відпочинку можуть бути об'єднані в одну. Зону для сну бажано організувати окремо з метою повноцінного відпочинку. Варіантом планування може бути виділення спальні внутрішніми перегородками в самостійне приміщення.



Рисунок 5 – Каюта капітана

4.2. Об'єкт проєктування – кают-компанія (салон відпочинку)

Традиційні рішення кают-компанії переглядаються в сторону їх використання як багатофункціональних приміщень [11]. Залежно від того, чи використовується приміщення тільки для відпочинку і прийому їжі або тільки для дозвілля та відпочинку, можна виділити наступні функціональні зони:

- зона прийому їжі (столи та стільці, кількість визначається кількістю членів команди);
- буфетна зона для приготування кави (стіл, буфет, тумби);
- зона відпочинку (дивани, крісла, стільці, ТВ або проєктор, журнальні столики);
- зона для розваг (столи для настільних ігор, шахів тощо);
- загальна зона для зборів (столи, стільці, крісла);
- барна зона (барна стійка та стільці, буфети).

Деякі функціональні зони можуть бути також поєднані (наприклад, зона відпочинку та розваг) або мати можливість трансформації з 2 в 1 (зокрема, перетворення зони відпочинку

на простір для загальних зборів). Частіше в кают-компанії судна представлені зона прийому їжі та 1–2 зони для відпочинку [12]. Якщо це окремий салон для відпочинку, то це може бути загальна зона для відпочинку, барна або буфетна зона, зона для ігор. Варіанти зонування кают-компанії представлені на рис. 6.



а



б



в



г

Рисунок 6 – Громадські приміщення на судні:
а – кают-компанія із зоною відпочинку та їдальнею;
б, в – салон відпочинку; *г* – офіцерська їдальня

4.3. Послідовність проєктних рішень

Етап вибору планування є послідовним і включає в себе декілька етапів. Слід зазначити, що в процесі пошуку для прийняття остаточного варіанта планування варто розглянути не менше 3 робочих варіантів. При розробці плану необхідно

врахувати нормативні й ергономічні вимоги до взаємного розміщення меблів та обладнання (розділ 5). Як для каюти капітана, так і для кают-компанії зонування виконується за допомогою всіх відомих композиційних прийомів – меблями, перебірками, світлом тощо.

Пошукові ескізи можуть бути виконані як у ручній техніці, так і в комп'ютерних програмах. Робота над ними демонструє творче мислення, послідовність обрання певних рішень і є важливим етапом проєктування.

Ці пошукові ескізи з пояснювальним описом мають бути представлені у відповідному розділі пояснювальної записки.

Таким чином, пошук оптимального варіанта планування суднового приміщення – важливий початковий етап у роботі над курсовим проєктом і підґрунтя для подальших проєктних рішень.

5. ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ

5.1. Ергономічні вимоги

Основним завданням ергономіки при проектуванні судна є [13]:

- мінімальні фізичні витрати при експлуатації судна;
- мінімальні моральні витрати;
- менша стомлюваність;
- зручність виконання робіт;
- повноцінний відпочинок як для членів екіпажу, так і для пасажирів;
- забезпечення безпеки плавання.

Одне з основних вимог ергономіки зводиться до того, щоб найбільш важливі розміри внутрішніх приміщень, робочих місць і всього устаткування судна розраховувалися відповідно до розмірів людини. Як правило, розрахунок розмірів проводиться відповідно до усереднених антропометричних даних чоловічої частини населення країни. Такий підхід дозволяє без труднощів експлуатувати спроектований об'єкт принаймні для 90 % чоловіків [14].

З огляду на антропометричні та фізіологічні дані людини, кожне приміщення за висотою можна поділити **на три зони**: верхню, середню і нижню. Зручність користування меблями в різних зонах залежить від ступеня видимості об'єктів, можливості доступу до збережених предметів, а також від їх маси.

Ергономічні вимоги є обов'язковими під час проектуванні інтер'єру, зокрема при функціональному зонуванні простору, розстановці обладнання й меблів, а також при розрахунку ширини проходів.

5.2. Рекомендовані мінімальні розміри між обладнанням каюти

1) Проходи в одно- і двомісних каютах на транспортних суднах:

- прохід між перебірками, прохід між перебірками та високими, середніми і низькими предметами – 700 мм;
- прохід між двома предметами (між двома високими, високим і середнім, високим і низьким) – 700 мм;
- прохід між двома середніми предметами, середнім і низьким – 600 мм;
- прохід між двома низькими предметами – 500 мм;
- прохід між зовнішньою кромкою спинки стільця і перебіркою або предметом обладнання – 400 мм.

Високий предмет – більше 900 мм, середній – 600...900 мм, низький – до 600 мм.

2) Мінімальний вільний простір, необхідний для експлуатації обладнання:

- вільний простір біля умивальника – 500×800 мм;
- вільний простір біля входних дверей – 800×900 мм;
- вільний простір за спинкою стільця (для посадки за стіл) – 200 мм;
- вільний простір для розміщення верхнього одягу на гачках – 250 мм.

3) Мінімальні відстані між предметами меблів та обладнанням у каюті:

- відстань між передньою кромкою сидіння стільця або дивана і кромкою кришки столу – 70 мм;
- відстань між бічною кромкою сидіння (підлокітником) і предметом обладнання – 50 мм;
- відстань між передньою кромкою дивана і предметом (у разі глухої стінки) – 250 мм;
- відстань між поздовжньою стороною ліжка і предметом обладнання не більше $1/3$ довжини ліжка – 50 мм.

Вказані розміри є мінімально допустимими [6]. Сучасні каюти, в основному, є достатньо просторими для розміщення необхідних меблів та обладнання. До цих вимог слід підходити уважно, особливо при проєктуванні каюти капітана з мінімально допустимою площею 7,5 кв. м.

Оскільки в житловому або громадському приміщенні наявні, як правило, предмети різної висоти та розмірів, усі описані вище вимоги є актуальними і мають враховуватись при проєктуванні суднового інтер'єру.

5.3. Вимоги до обладнання каюти капітана

Каюти виконують три основні функції:

- як спальне місце;
- місце відпочинку;
- місце роботи та навчання (наприклад, заочне навчання).

Згідно з нормативними вимогами для морських суден України визначається базовий варіант комплектації кают, тобто той мінімум, без якого неможливо дотримуватися норм населеності на судні для членів екіпажу [6, 7].

Таким чином, виходячи з нормативних документів та функціонального призначення, каюта капітана (старшого офіцера) повинна мати таку комплектацію:

1) набір меблів: ліжко-рундук та килимок до нього, стіл письмовий (одно- чи двотумбовий або каютний); диван, шафа дводверна для одягу і білизни; крісло (стілець);

2) мінімальне обладнання та інвентар: полиця для книжок, кошик для паперів, штори на ілюмінатори; дзеркало, гачки для рушників.

3) електрообладнання: розетки, світильники загального, місцевого (настільного, наддзеркального), аварійного та приліжкового освітлення; засоби аварійної сигналізації і внутрішньосуднової трансляції;

4) санітарний блок, полиця (настінна шафа) для предметів туалету.

Для кают командного складу, до яких належить каюта капітана, варто враховувати такі *міркування*:

- якщо каюта складається з двох приміщень (блок-каюта) – кабінету і спальні, то вхід у спальню роблять з кабінету, а вхід у санблок – із спальні;

- якщо ці каюти складаються з одного приміщення, то перед диваном потрібно передбачити стіл, а умивальник розташовують у ніші;

- письмовий стіл бажано встановлювати так, щоб він освітлювався зліва, біля столу слід поставити стілець для відвідувачів;

- кабінет рекомендується обладнати шафами для книг та верхнього одягу;

- взаємне розташування ліжка і дивана рекомендується під прямим кутом один до одного, щоб забезпечити повноцінний відпочинок при різних видах хитавиці;

- каюта повинна бути обладнана світильниками загального, місцевого (настільного, наддзеркального), аварійного та приліжкового освітлення; засобами аварійної сигналізації та внутрішньосудновою трансляцією; розетками.

Меблі та обладнання каюти капітана представлені на рис. 7.



Рисунок 7 – Варіанти обладнання каюти капітана:

а – зона відпочинку; *б* – робоча зона

Основні розміри меблів.

У суднових інтер'єрах застосовуються типові меблі. Різною може бути кольорова гама, декоративна обробка, які надають типовим модульним меблям естетичного вигляду.

Мінімально допустимі розміри меблів встановлюються з міркувань невеликих розмірів суднових приміщень, достатнього простору для зберігання речей та типізації та модульності обладнання і становлять:

а) шафа з двома відділеннями (двостулкова) з розмірами кожного відділення: ширина – 400 мм, глибина – 600 мм, висота – на висоту приміщення; в шафі повинні бути полиці для білизни, кашкетів та ящик для взуття;

б) каютне ліжка має бути виготовлене із твердого, гладкого матеріалу, його конструкція повинна забезпечити зручне прибирання та дезінфекцію.

Внутрішній розмір ліжка повинен становити не менше ніж 2000×900 мм; для суден менше 1000 рег. т. допускається зменшення габаритів до 1900×700 мм. У голові та в ногах має передбачатися огороження для запобігання падінню людини під час хитавиці судна. Ліжка не дозволяється розміщувати під ілюмінаторами та вихідними отворами вентиляції, хоча на практиці цієї вимоги часто не дотримуються через обмежену площу кают;

в) дивани для відпочинку, мінімальний розмір 1900×700 мм.

На практиці розміри ліжка та дивана часто перевищують мінімально допустимі, особливо в блок-каютах, оскільки розміри приміщення це дозволяють.

На судах місткістю до 3000 рег. т. якщо неможливо встановити дивани для лежання, повинні бути передбачені дивани для сидіння. Розмір їх не регламентується;

г) ширина проходу між поздовжньою стороною ліжка та простінком (або меблями) повинна бути не менше за 700 мм.

5.4. Вимоги до обладнання громадських приміщень

На великих за розміром суднах, чия валова місткість складає більше 1000 реєстрових тон, існують окремі приміщення кают-компанії та їдальні. На таких суднах кают-компанія служить офіцерською їдальнею, а для відпочинку є окремий салон. Дуже часто, особливо зі зменшенням розмірів судна, об'єднують їдальні і кают-компанії та обладнують таким чином, щоб вони могли виконувати різні функції. При цьому їх корисна площа повинна бути збільшена з урахуванням можливості розміщення додаткового обладнання.

На суднах з екіпажем до 20 чоловік, на малих суднах може бути спроектована загальна їдальня для командного складу і команди.

Таким чином, залежно від характеристик громадського приміщення, його типу, розмірів тощо визначається і номенклатура обладнання [6, 8]. Загальні вимоги наступні:

1) норми площі громадських приміщень морських суден (їдальня команди, комскладу, салон команди, комскладу або загальний, кают-компанія) встановлюється як така, що припадає на одну людину від 1,4 м до 2,2 м залежно від приміщення та категорії судна;

2) кают-компанія і їдальня команди обладнуються місцями для сидіння з розрахунку забезпечення ними не менше 70 % від усієї чисельності екіпажу. При цьому величина проходів і вільних зон не повинна бути менше за мінімальну;

3) при проектуванні їдальні-кают-компанії суден передбачаються окремі зони – харчування і відпочинку. Площа зони харчування визначається з умов одночасного перебування: 50 % проєктної чисельності екіпажу на суднах I групи і 30 % – на суднах II групи;

4) площа палуби на одну людину повинна бути не менше 1,0 кв. м, а простір за столом – не менше 700 мм;

5) на суднах з кількістю екіпажу 80 чоловік одна із їдальні (зазвичай, їдальня команди) може бути обладнана для

показу фільмів. У такому випадку розміри їдальні слід збільшити з урахуванням необхідності розміщення додаткового обладнання та забезпечення місцями для сидіння не менше 2/3 складу всього екіпажу;

б) біля входу до кают-компанії, їдальні та салонів необхідно передбачати обладнання вішалки для верхнього одягу та головних уборів.

До *обладнання* кают-компанії входять обідні столи, стільці, полиці і шафа-буфет. Для їдальні або кают-компанії, суміщених з салоном, додаються: крісла напівм'які або м'які, стільці напівм'які, шафи для зберігання речей, книжкові шафи, тумбочки для різного обладнання, дивани тощо.

Можуть також зустрічатись більш спеціалізовані меблі: шаховий стіл, піаніно, барна стійка. Варіанти меблів та обладнання кают-компанії та їдальні командного складу представлені на рис. 8, 9.



Рисунок 8 – Обладнання кают-компанії



Рисунок 9 – Їдальня

Проектувати функціональні зони та розміщувати меблі й обладнання варто таким чином, щоб залишались вільні проходи з мінімально допустимими розмірами. Зону їдальні розміщують ближче до буфетної або камбузу для мінімізації зусиль та кращого пересування.

У процесі проектування на етапі вибору обладнання та меблів для каюти капітана або кают-компанії враховуються:

- призначення приміщення;
- нормативні та ергономічні вимоги;
- вимоги до взаємного розташування предметів різного розміру;
- наявність проходів для вільного пересування.

5.5. Освітлення в судновому інтер'єрі

Освітлювальне обладнання виконує одночасно декілька функцій. У першу чергу, це – безпосередньо освітлення приміщення. Причому в ситуації, коли в каюті капітана або кают-компанії природного світла недостатньо, вибір світильників має компенсувати цей недолік. Згідно з вимогами, освітлення має бути загальним і місцевим. Безпосередньо вибір типу світильників залежить від загальної концепції проектування, характеристик кольору тощо. Кожен тип освітлення виконує своє технічне завдання, має певні характеристики: спрямованість випромінювання, світловий потік, відтінок теплохолодності та ін. Тому, плануючи різні варіанти освітлення, бажано порівняти, наскільки з тим або іншим світильником середовище, що освітлюється, виглядає більш виграшно.

Також варто пам'ятати про особливості суднового приміщення: невелика висота, хитавиця, перепади вологості та температури. Вибрана конструкція світильників має *відповідати вимогам стандартів ISO* та забезпечувати ступінь захищеності освітлювальних приладів для закритих приміщень не нижче за клас IP 33, а для відкритих – не нижче IP 44. Наприклад, не слід

застосовувати підвісні світильники на гнучкому довгому підвісі, так як при хитавиці вони будуть джерелом небезпеки.

Друга роль освітлювального обладнання – це декоративна. За допомогою світла можна підкреслити функціональні зони, а використовуючи розсіяне або точкове світло – створити певний настрій; воно взагалі відіграє велику роль у загальній композиційній ідеї. В цьому випадку вже важливі не тільки технічні характеристики, а й форма та естетичний вигляд. Звісно, і конструкція, і форма світильників має «вписуватись» у загальне стильове рішення інтер'єру.

Варіанти загального та місцевого освітлення можна подивитись на рис. 10.



Рисунок 10 – Варіанти освітлення

Після етапу підбору форми та стилю освітлювального обладнання можна перейти до конкретики: його *розміщення* та точнішого розрахунку необхідного світлового потоку на цій площі. В курсовому проєкті власне розрахунок світлового потоку не вимагається.

Таким чином, при типізації суднових приміщень існує багато варіантів їх обладнання. Меблі та обладнання мають відповідати нормативним вимогам, а також бути зручними, сучасними та різноманітними..

6. МАТЕРІАЛИ В СУДНОВОМУ СЕРЕДОВИЩІ

6.1. Вимоги до матеріалів

Будь-яке судно являє собою замкнуте середовище. Члени екіпажу перебувають там тривалий час, поєднуючи виконання різних робіт із відпочинком. Тому до матеріалів пред'являються достатньо жорсткі вимоги [6].

По-перше, вони обов'язково мають бути вогнестійкими. Це стосується як матеріалів для оздоблення, так і елементів декору. По-друге, всі матеріали повинні мати підвищену вологостійкість, оскільки експлуатуються у середовищі, пов'язаному з водою.

Сонце, морська сіль, часте прибирання призводять до зношення матеріалу та його поганого вигляду. Зносостійкість – ще одна вимога до суднобудівних матеріалів.

Матеріали також мають бути нешкідливими для здоров'я, а оздоблення має бути гігієнічним, не збирати пил і легко піддаватися вологому прибиранню.

Крім того, внутрішні поверхні судових приміщень повинні відповідати вимогам сучасної естетики. Вони мають добре розсіювати світло, не створювати відблисків, які втомлюють зір.

Враховуючи ці аспекти, не кожен матеріал, що застосовується в «наземному» інтер'єрі, підходить для судового [16].

Перш ніж обирати матеріали для стін, стелі та підлоги, варто пам'ятати про відмінності в оздобленні судових приміщень, тобто роботи з оснащення бортів, перегородок

і настилів палуб, а також формування підволоки за допомогою несучих і декоративних панелей.

6.2. Приклади матеріалів для обробки суднових приміщень

Оздоблення приміщень є комплексом робіт, що включає декоративне зашиття приміщень, встановлення укосів на ілюмінатори, монтаж оздоблювальних профілів і плінтусів, обклеювання перегородок шпалерами, а також фарбування та укладання лінолеуму.

Існують наступні види обробки приміщень:

- обклеювання плиткової ізоляції поверхонь міткалем з подальшим фарбуванням;
- фарбування ізольованих поверхонь фарбою;
- зашивання ізоляції фанерою з подальшим фарбуванням або обклеюванням площин лінкрустом, павінолом або іншими декоративними матеріалами;
- зашивання листами шаруватого пластику по решетуванню (або на каркасі);
- зашивання поверхонь декоративними панелями;
- зашивання металевими листами з подальшим зафарбовуванням або обклеюванням декоративними матеріалами;
- зашивання металевими панелями й обклеювання їх декоративними матеріалами.

Враховуючи особливості обробки суднових приміщень, можна рекомендувати *наступні матеріали*:

1) рулонні матеріали на полівінілхлоридній (ПВХ) основі, перебірок за допомогою спеціальних клеїв. Такі покриття легко очищаються, а виробники пропонують великий вибір колірних рішень [16];

2) лінкруст – оздоблювальний матеріал із гладкою або рельєфною поверхнею, що легко піддається вологому очищенню. При виготовленні лінкрусту на щільну тканинну або паперову основу наноситься тонкий шар пластмаси

з природних матеріалів або алкідних смол з наповнювачами. Матеріал легко забарвлюється як олійними, так і водоемульсійними фарбами [1];

3) різноманітні ламінатні панелі – для обробки стін та стелі.

Панелі ламінатні високого тиску призначені для внутрішньої обробки підлоги кабін, столів, стін, внутрішніх приміщень, ванних кімнат і т. д. Їх розповсюдження пояснюється широкою палітрою кольорів, фактур, імітацій (наприклад, «під дерево»);

4) керамічні, склокерамічні ламінати – для палубних покриттів та зашивки перебірок на судні, забезпечують вогнезахист та покращують естетичний вигляд суднового середовища [17];

5) м'які стінові панелі. Можуть бути як у стандартній, так і в модульній панельній системі. Представлені в широкій гамі кольорів, матеріалів і обробки для різних архітектурних рішень. Легкі, вологостійкі, до того ж мають високий ступінь звукоізоляції (або шумопоглинання);

6) панелі з пластику. Суднові пластики мають малу вагу, не піддаються корозії, стійкі до вологи та прості в обслуговуванні, що робить їх незамінними в морському середовищі. Пластикові панелі застосовуються як покриття стін, у конструкціях меблів, декоративних панелях та технічних деталях [17];

7) листи і плити з вуглецевого волокна – застосовуються як структурні панелі, а також для підлоги і перегородок. Їх виготовляють з використанням декількох шарів справжнього 100 %-ого саржевого вуглецевого волокна, просоченого епоксидною смолою. Така технологія дозволяє отримати композит із високою жорсткістю та міцністю, мінімальною вагою та естетичним зовнішнім виглядом. Можуть бути також використані як декоративні перегородки [18];

8) акрилова фарба. Фарбовані поверхні легко очищуються, є стійкими до вологи та перепадів температур, а також відповідають вимогам пожежної безпеки;

9) дерево та дерев'яний шпон. Саме масив натурального дерева в інтер'єрах вантажних суден використовується не часто, оскільки дерево – дорогий матеріал для суден, що будуються блочно-модульним способом. Частіше зустрічається дерев'яний шпон. Він покривається лаком та захисним просоченням (на основі смоли), це забезпечує водостійкість, стійкість до солоної води, механічних пошкоджень та запобігає гниттю деревини;

10) морський вініл. Популярний матеріал для різноманітних суднобудівних інтер'єрів. Його особливості полягають у тому, що він міцний, водонепроникний, стійкий до цвілі, плям, екстремальних температур та стирання. Застосовується для меблів та стінових панелей;

11) загартоване скло. Це надміцний, термостійкий і безпечний матеріал, стійкий до перепадів температур (до +300 °C), надає кращу шумоізоляцію. Варіанти використання – скляні перегородки, елементи меблів [19].

Вибір матеріалу для суднових приміщень здійснюється за умови безумовного дотримання всіх нормативних вимог суднобудування та залежить від низки чинників: типу судна, призначення приміщення, фінансових можливостей замовника, врахування блочно-модульного або модульно-панельного методів формування суднових надбудов.

7. ХУДОЖНЬО-ДЕКОРАТИВНІ ОСОБЛИВОСТІ СУДНОВОГО ІНТЕР'ЄРУ

7.1. Варіанти кольорового рішення

Судно для моряків одночасно є місцем роботи і місцем відпочинку. Тому при проектуванні суднового інтер'єру важливими є художньо-декоративні аспекти організації простору. Оскільки суднові інтер'єри на вантажних суднах тяжіють у сторону функціональності, за допомогою вдало підібраного кольорового рішення можна створити гармонійний та естетично привабливий інтер'єр.

До того ж колір є основним із композиційних прийомів, що використовуються для створення інтер'єрів морських суден. Кольорові поєднання повинні базуватися на фізіологічних і психологічних особливостях людини, створювати відчуття комфорту, а в деяких випадках стильності, сприяти оптимізації умов праці, підвищувати працездатність, покращувати самопочуття, і навіть знижувати травматизм. Особливістю суднових приміщень, особливо на вантажних суднах, є недостатній рівень природного освітлення. Тому при вдалому виборі колірних поєднань можна досягти й економії електроенергії, теплових ресурсів [20].

На практиці кольорове рішення інтер'єрів вантажного судна часто безпосередньо залежить від рішення капітана та коштів, що виділяються власниками; при проектуванні не завжди враховуються останні наукові рекомендації щодо використання кольору в інтер'єрі.

Основні завдання раціонального використання кольору на судні наступні:

- забезпечення комфортних житлових умов при тривалому перебуванні в приміщенні;
- поліпшення умов праці;
- сприятливий вплив на емоційний стан;
- покращення фізіологічних чинників: сприятливі умови для роботи зору, терморегуляції при плаванні в кліматичних зонах;
- коригування особливостей суднового інтер'єру: підвищення освітленості й згладжування архітектурних недоліків, врівноваження між природним та штучним освітленням.

При проектуванні суднового інтер'єру каюти капітана або кают-компанії враховуються такі нюанси:

1) Кольорові рішення застосовуються залежно від призначення приміщення та тривалості перебування у ньому людей.

Оскільки тривалий вплив одного й того ж кольору призводить до втоми, особливу увагу на судні необхідно приділяти зміні візуальних вражень кольорів. Нариклад, *позитивну дію* справляє чергування сприйняття додаткових або близьких до додаткових, спектральних кольорів, тобто таких, що при оптичному змішуванні утворюють білий колір [21].

Таке усунення монотонності в підсумку знижує зорову та загальну втому, сприяє підвищенню активності організму людини, фізичної та розумової працездатності.

2) Застосування на практиці різних композиційних прийомів за допомогою кольору. Наприклад, інтер'єр їдальні, кают-компанії або салону в блок-каюті капітана може бути побудований на колірному контрасті, а каюта повинна мати нюансні колірні відносини.

3) У житлових приміщеннях моряків не слід підкреслювати морську специфіку. Краще застосовувати художні рішення під аналогічні на березі, що створить більш

сприятливі умови для відпочинку та відновлення працездатності команди.

У кают-компаніях, навпаки, доречно застосовувати окремі декоративні елементи морської тематики, які можуть поєднати доволі різноманітний колектив моряків.

4) У невеликих за розміром каютах, де недостатнє природне освітлення, необхідно забарвлювати великі площини стелі та стін у *найсвітліші тони*, по можливості виключаючи яскраві контрасти, щоб уникнути стану психологічного дискомфорту.

5) *Обережно* застосовувати *яскраві контрастні* кольори та уникати зайвої строкатості оформлення. Це може призвести до нервового збудження та втомлення зору.

Особливо обережно слід використовувати кольори червоного спектра, оскільки цей колір асоціюється з небезпекою.

6) Враховувати вплив кольорів на людину з точки зору психології та фізіології [21].

7) Застосування білого кольору в житлових приміщеннях має бути поміркованим та обґрунтованим; його рекомендується поєднувати з іншими відтінками для запобігання ефекту монотонності.

8) *Колірна перспектива будується* так: елементи інтер'єру, які утворюють задній план, мають відступати в колірному відношенні або завдяки вибору пасивного кольору для предметів заднього плану, або завдяки вибору активного для предметів переднього плану. Колір, який знаходиться у напрямку нашого погляду, підсвідомо сприймається як основний [22].

9) Колір перебірок (стін каюти) повинен гармоніювати з кольором підволока. При цьому колір палубного покриття має другорядне значення і має відрізнятись. Контраст між підволоком, перебірками і палубою може бути досягнутий *за світлом і колірним тоном*.

При виборі колірної рішення варто врахувати, що найбільші та найактивніші носії кольору – це перебірки, палуба,

декоративно-меблеві тканини та килимові покриття. Колір інших дрібніших побутових предметів та декоративних елементів повинен доповнювати основний.

10) Для цілісного сприйняття інтер'єру не слід застосовувати забарвлення перебірок у різні кольори, оскільки це буде підкреслювати тісноту приміщень. Різні кольори бажано застосовувати за рахунок покриттів меблів, декоративних тканин та різноманітних художніх елементів [23].

11) Суднові приміщення зазвичай мають обмежені розміри та низькі підволоки (2,2...2,3 м). За допомогою правильно обраного кольору можна створювати *певні ілюзії зміни пропорцій*. Для зорового збільшення висоти підволока можна практикувати тонування кольору перебірок. Щоб візуально збільшити висоту стін, у такий самий колір фарбують невелику суміжну частину підволока (стелі). Це одночасно зменшує видиму площу стелі та створює ефект її оптичного віддалення.

12) До особливостей суднового інтер'єру відноситься також незалежність його орієнтування ілюмінаторів щодо сторін світла, оскільки всі приміщення судна мають рівну ймовірність виходу на сонячну або тіньову сторону. Тому при виборі колірнього середовища слід враховувати можливість або тривалого сонячного освітлення, або його тривалої відсутності. Також слід враховувати можливість експлуатації судна як у теплих, так і в холодних погодних умовах.

13) Необхідно враховувати *фактуру поверхні* [23]. Для зниження зорової втоми в робочій зоні каюти капітана рекомендується використовувати матові та глибокоматові поверхні. В кают-компанії (салоні, їдальні), салоні відпочинку капітана доречно використати і глянцеві, і напівглянцеві покриття. Також це буде зручно для обробки поверхонь, що легко забруднюються та потребують очищення.

Варіанти різних кольорових рішень представлені на рис. 11 та 12.



Рисунок 11 – Кольорові рішення каюти капітана



Рисунок 12 – Кольорові рішення кают-компанії

Таким чином, ретельний підхід до обрання кольору в каюті капітана або кают-компанії допоможе створити гарний настрій у тривалих рейсах та оптимальні умови праці, забезпечити певну різноманітність.

7.2. Декоративні елементи

Декоративні елементи в дизайні суднових приміщень дозволяють зробити простір різноманітним, індивідуальним, відійти від типізації, додати інтер'єру певний настрій. Важливий аспект – психологічне розвантаження екіпажу під час відпочинку та створення «домашньої» обстановки.

Враховуючи вимоги до обладнання суднових приміщень, матеріалів, а також особливості суднового інтер'єру, його більш функціональну спрямованість, як художньо-декоративні

елементи можна обрати доволі широкий арсенал засобів (рис. 13).



Рисунок 13 – Художньо-декоративні елементи

Твори мистецтва – картини, графіка або їх репродукції, використовуються як у житлових каютах, так і при оформленні салонів та кают-компаній, створюючи певний настрій. Це можуть бути як класичні живописні твори (міські, сільські, гірські, лісові краєвиди), так і абстрактно-декоративні сюжети. Кожен з творів мистецтва повинен викликати позитивний настрій, гармонійно поєднуватись зі стилем інтер'єру. Живописні полотна мають бути пропорційні розмірам приміщення, в кают-компанії можуть бути розміщені декілька творів, поєднаних однією тематикою [24].

Твори фотомистецтва, фотоколажі підкреслять сучасний стиль, можуть слугувати своєрідною історією екіпажу.

Також у судновому інтер'єрі можуть мати місце тематичні декоративні панно, різні за матеріалами та технікою

виконання. Частіше такі твори обирають для кают-компанії [24]. При їх виборі обов'язково треба врахувати матеріали, з яких вони виготовлені, вагу, способи кріплення.

Керамічні вироби у вигляді кашпо, скульптури малих форм, посуд та інші дрібні речі додають інтер'єру завершеності, створюють затишок і комфорт, а також характеризуються різноманітністю форм та кольору. При їх розміщенні обов'язково враховується вплив хитавиці.

Текстиль та килими. Присутні майже в будь-якому інтер'єрі. За допомогою килимів можна також зонувати великі приміщення [23], наприклад каюту капітана. Штори, диванні подушки та оббивка меблів пом'якшують деяку жорсткість та прямолінійність ліній суднової архітектури. Крім того, вони стають яскравим акцентом у судновому інтер'єрі, як правило, оформленому в пастельних тонах.

Такі великі декоративні елементи, як панелі та решітки, більше підійдуть для великих приміщень (таких як кают-компанія, каюта капітана), особливо витягнутої форми. Їх зручно застосовувати для зонування приміщень. Матеріали та художнє оформлення можуть бути достатньо різноманітними – дерево, метал, скло тощо.

8. ВИКОНАННЯ ТА ЗАХИСТ КУРСОВОГО ПРОЄКТУ

Завдання на курсове проєктування видається на початку семестра. В ньому зазначені тема, обсяг, контрольні дати перевірки та дата здачі проєкту (додаток В).

Курсовий проєкт складається з пояснювальної записки та графічної частини. Курсовий проєкт виконується протягом усього семестру з обов'язковою консультацією з викладачем.

8.1. Графічна частина, зміст та компонування

8.1.1. Зміст графічної частини

Графічна частина ДП має відображати в повній мірі остаточне проєктне рішення та складатися з *трьох планшетів формату А1*.

Основні зображення, що мають бути представлені в графічній частині ДП:

- загальний вигляд об'єкта проєктування (3-вимірний або боковий);
- загальний план палуби судна із зазначенням приміщення, що проєктується; приміщення необхідно виділити кольором або штрихуванням;
- план загального розташування обладнання та меблів приміщення, що розробляється (з розмірами), у масштабі;
- план підволоку (стелі) з освітлювальним обладнанням;
- розгортка стін суднового приміщення із зазначенням габаритних розмірів;
- 3–4 перспективних зображення з різних ракурсів приміщення, що розробляється;

- додаткові види обладнання приміщення та декоративного оздоблення.

Обов'язкова текстова інформація графічної частини проєкту:

- повна назва проєкту, ПІБ виконавця та керівника, рік виконання;
- основні характеристики судна: головні розміри, водотоннажність, швидкість;
- кількість осіб, на яке розраховано суднове приміщення;
- експлікація приміщення (перелік основного обладнання із зазначенням маси).

8.1.2. Правила оформлення

Графічна частина повинна бути гармонійно закомпонована на трьох аркушах формату А1 таким чином, щоб її можна було представити одним зображенням в електронному вигляді та з можливістю роздрукувати.

Елементи графічної частини розміщують на планшетах зліва направо, зверху вниз у такій послідовності: загальний вигляд, плани, розгортки, перспективи, окремі елементи обладнання. Шрифт має бути достатнього розміру для його прочитання на відстані не менше 1 м. Оформлення графічної частини повинно відповідати ДСТУ БА.2.4–7:2009.

Масштаби. Масштаб необхідно вказати на графічній частині.

Масштаби зображень на кресленнях слід вибирати з наступного ряду: для зменшення – 1:2; 1:5; 1:10; 1:20; 1:25; 1:50; 1:100; для збільшення – 2:1; 10:1; 20:1.

На планах поздовжні осі, як правило, виносять зліва від креслення, поперечні – знизу. Якщо розташування осей протилежних сторін плану не збігається, то їх маркування розташовують з усіх боків плану. До того ж нумерація робиться наскрізною. Поперечні осі маркують порядковими арабськими цифрами зліва направо, а поздовжні – прописними буквами українського алфавіту (крім І, З, Й, О, Х, Ї) від низу до верху.

Діаметр кружечків повинен відповідати масштабу креслення: 6 мм – для 1:400 і менше; 8 мм – для 1:200, 1:100; 10 мм – для 1:50; 12 мм – для 1:25; 1:20; 1:10. Розмір шрифту для позначення осей повинен бути більше розміру шрифту розмірних чисел, що застосовуються на кресленні, у 1,5...2 рази. Маркування осей на розрізах, фасадах, вузлах і деталях повинне відповідати плану.

Нанесення розмірів.

Розміри необхідно вказати на планах та розгортках. Для нанесення розмірів на кресленні проводять розмірні й виносні лінії. *Зовнішні розмірні лінії* проводять поза контуром креслення в кількості від двох до чотирьох. На першій від креслення лінії позначають розміри дрібних членувань, на наступних – більших. На останній розмірній лінії позначають загальний розмір між крайніми осями з прив'язкою цих осей до зовнішніх граней стін (першу лінію проводять на відстані від креслення *не ближче 15–21 мм*). Відстань між розмірними лініями приймають по 6–8 мм. *Виносні лінії* слід наносити, починаючи на невеликій відстані (3–4 мм) від креслення, до перетину з розмірною лінією. *Місця перетинів виносних та розмірних ліній фіксують зарубками*, що мають нахил 45°. Розмірні лінії на плані мають утворювати замкнутий ланцюжок. Виносна лінія може виступати за розмірну лінію на 1–5 мм. Розмірні лінії повинні виступати за крайні виносні лінії на 1–3 мм. Розмірне число потрібно розташовувати над розмірною лінією на відстані від 0,5 до 1 мм.

Відстань між паралельними розмірними лініями має бути не менше ніж 7 мм, а від розмірної лінії до кола координатної осі – 4 мм.

На *внутрішніх розмірних лініях* позначають лінійні розміри приміщень, товщини перебірок і внутрішніх стін, ширину прорізів дверей та ін. Ці лінії слід проводити на достатній відстані від внутрішніх граней стін або перебірок, для того щоб не ускладнювати читання креслення.

Пояснювальний текст на графічній частині повинен бути читабельним, за розміром таким, щоб було помітно в друкованому варіанті з відстані в 1 м.

Приклади оформлених та закомпонованих проєктів каюти капітана та кают-компанії представлені в додатку А.

8.2. Вимоги до пояснювальної записки

8.2.1. Зміст пояснювальної записки

Пояснювальна записка має наступні частини:

Титульний аркуш (див. додаток Б).

Завдання на проєктування (див. додаток В).

Зміст (з указанням сторінок).

Вступ.

Розглядається актуальність проблеми, сучасні тенденції щодо даного питання, мета проєктування (1–2 стор.).

Розділи:

1. Огляд та аналіз суднових інтер'єрів транспортних суден.

Огляд та аналіз інтер'єрів суднових приміщень транспортних вантажних суден (2–3 приміщення різних суден), вибір прототипу для проєктування та обґрунтування вибору. Розділ обов'язково повинен включати в себе ілюстрації. Розглядаються саме суднові інтер'єри – той тип судового приміщення, який обрано для проєктування (каюта капітана, каюта старшого офіцера, кают-компанія, салон відпочинку і т. д.)

2. Характеристика та призначення судового приміщення.

2.1. Технічні характеристики судна, опис АКТ.

Призначення даного судна, його характеристики (стисло). Опис судна з точки зору архітектурно-конструктивних особливостей.

2.2. Аналіз обраного судового приміщення

Місцезнаходження обраного приміщення. Опис його конструктивних особливостей (форма, наявність елементів конструкцій, ілюмінаторів тощо), розміри. Якщо наявні

ілюстрацій інтер'єру, додати опис художнього рішення приміщення: меблі та обладнання, кольорове рішення, матеріали. Переваги та недоліки даного інтер'єру. Наявність ілюстрацій.

3. Загальна концепція.

3.1. Характеристика стилю інтер'єру.

Вибір та обґрунтування образного та стильового рішення проекту.

3.2. Зонування приміщення.

Можливість і наявність зонування. Основні композиційні прийоми, використані в проектуванні та зонуванні, призначення кожної зони. Обов'язково має бути план приміщення із зазначенням кожної зони.

3.3. Пошукові ескізи.

Варіанти вибору концептуального рішення. Пошукові ескізи (4–5 видів), що відображають послідовність вибору. Пошукові ескізи можуть бути виконані як ручним, так і комп'ютерним способом.

4. Характеристика кольорового рішення.

Вибір кольорів відповідно до стилю, який застосовується при проектуванні даного інтер'єру. Характеристика та вплив кольорів на стан людини.

5. Вибір і характеристика матеріалів.

Вимоги до матеріалів у суднобудуванні. Характеристика матеріалів, фактур і текстур, що застосовуються в інтер'єрі. Відповідність вибраних матеріалів техніці безпеки.

6. Вибір та обґрунтування меблів і обладнання.

6.1. Відповідність номенклатури нормативним вимогам.

Вибір необхідних меблів та обладнання, відповідність вимогам Санітарних правил. Обґрунтування вибору стандартного або нестандартного обладнання із зазначенням особливостей конструкції.

6.2. Ергономічні вимоги до обладнання.

Ергономічні вимоги до обладнання, проходів і дверних прорізів, відповідність розмірів вибраного обладнання вимогам.

6.3. Освітлення та вентиляція.

Опис елементів освітлення, вентиляції, кондиціювання, впливу елементів даних систем на розміщення обладнання (якщо такий є).

7. Художньо-декоративні особливості.

Вибір художньо-декоративних елементів інтер'єру, пояснення вибору, стислий опис, як вони впливають на емоційний стан людини.

Висновки.

Підсумки та результати проєкту, переваги й недоліки.

Список використаних джерел.

Список має містити не менше 15 джерел інформації. Інформаційні ресурси можуть містити як друковані видання, так і інтернет-джерела: навчальні посібники, наукові монографії, періодику та довідкову літературу. Слід уникати літературних джерел вираженого рекламного характеру.

8.2.2. Вимоги до оформлення ПЗ

Пояснювальна записка оформлюється згідно з ДСТУ 3008–2015 («Державний стандарт України. Документація. Звіти у сфері науки й техніки. Структура і правила оформлення»).

1) Текст пояснювальної записки ДП виконується комп'ютерним способом. Текст має бути витриманий у діловому стилі.

Оптимальний обсяг курсового проєкту – 30–35 друкованих сторінок.

2) Пояснювальна записка оформлюється: шрифт New Times Roman розміром 14 пунктів, міжрядковий інтервал – 1,5. Розміри поля: ліве – 30 мм, верхнє і нижнє – 20 мм, праве – 10 мм. Форматування тексту – за шириною. Наявність абзаців (4–5 знаків) – обов'язково. Нумерація сторінок – внизу справа. Титульний аркуш також включають до нумерації, але номер сторінки не ставлять.

3) Структурні елементи: «ЗМІСТ», «ВСТУП», «ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ І ПОЗНАЧЕНЬ», «ВИСНОВКИ»,

«ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ» не нумерують, а їх найменування є заголовками структурних елементів.

4) Розділи й підрозділи повинні мати заголовки. Пункти й підпункти можуть мати заголовки. Заголовки розділів необхідно розміщувати посередині рядка і друкувати прописними літерами без крапки в кінці. Заголовки підрозділів, пунктів і підпунктів необхідно починати з абзацу. Між заголовком та наступним або попереднім текстом має бути додатковий інтервал. Не можна розміщувати заголовок у нижній частині сторінки, якщо після нього залишається тільки один рядок тексту. Кожен розділ необхідно починати з нової сторінки.

Нумерація розділів, підрозділів, пунктів, підпунктів – наскрізна, арабськими цифрами. Номер підрозділу складається з номера розділу та порядкового номера підрозділу, розділених крапкою, *наприклад, 1.1, 1.2* і т. д. Номер пункту складається з номера розділу, номера підрозділу (якщо він є) і порядкового номера пункту, розділених крапками, тощо.

Кожен розділ повинен включати в себе висновок.

5) Ілюстрації розміщуються безпосередньо після тексту, де вони згадуються вперше, або на наступній сторінці. На всі ілюстрації та таблиці мають бути посилання в тексті. Ілюстрації можуть бути наведені або в основній частині роботи або в додатках.

Нумерація ілюстрацій може бути наскрізною або в межах розділу.

Приклад наскрізної нумерації: Рисунок 5 – Приклад інтер'єру у класичному стилі. Це значить – п'ятий рисунок у ПЗ.

Приклад нумерації в межах розділу: Рисунок 2.1 – Загальний вигляд судна. Це значить – перший рисунок другого розділу.

6. Цифровий матеріал, як правило, оформлюють у вигляді таблиць. Таблицю слід розміщувати безпосередньо після тексту, в якому вона згадується вперше, або на наступній

сторінці. На всі таблиці мають бути посилання в тексті. Нумерують таблиці так само, як і рисунки.

7. Формули та рівняння наводять безпосередньо після тексту, в якому вони згадуються, посередині рядка з полями зверху та знизу не менше одного додаткового інтервалу. Номер формули або рівняння може бути наскрізний або складатися з номера розділу і порядкового номера, розділених крапкою. Номер формули ставиться в дужках на рівні формули в кінці рядка.

8. У тексті ПЗ повинні бути посилання на джерела інформації, номер, виділений двома квадратними дужками, по мірі їх згадування. Наприклад: [2]. Номер у тексті повинен відповідати номеру у списку використаних джерел. Список використаних джерел оформлюється згідно з ДСТУ 8302:2015 на окремій сторінці.

9. Якщо є додатки, то їх потрібно розмішувати в порядку появи посилань на них у тексті. Кожен додаток має починатися з нової сторінки. Додатки позначають посередині рядка прописними буквами. Наприклад, «Додаток А. Плани приміщень». Додатки повинні мати спільну з іншою частиною роботи наскрізну нумерацію сторінок.

8.3. Рекомендації до захисту курсового проєкту

Курсовий проєкт подається науковому керівнику – не пізніше ніж за два тижні до захисту, на кафедру – не пізніше ніж за два робочих дні до захисту.

Підсумкова оцінку з курсового проєкту визначається під час його публічного захисту. Оцінка є результатом роботи над курсовим проєктом протягом семестру та безпосередньо презентація проєкту під час захисту.

Оцінюється:

- зміст пояснювальної записки;
- оформлення та композиційне рішення графічної частини;

- уміння стисло і чітко викласти результати дослідження під час захисту,
- уміння аргументовано відповісти на поставлені запитання та обґрунтувати прийняті проєктні рішення,
- презентувати результати проєкту перед аудиторією.

Для якісного представлення дизайн-проєкту варто врахувати:

- доповідь під час захисту повинна бути стислою та становити 5–7 хвилин;
- графічна частина повністю має бути розміщена на планшетах для демонстрації аудиторії, всі її елементи мають бути добре видні аудиторії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Пишнев С. М. Архітектура та дизайн суден : навч. посіб. Миколаїв : НУК, 2009. 148 с. 9.
2. General Arrangement. *Baltnautic* : вебсайт (PDF-документ). URL: <http://www.baltnautic.lt/wp-content/uploads/2019/04/Troubadour-GA-Plan.pdf> (дата звернення: 19.09.2025).
3. General Arrangement. *Baltnautic* : вебсайт (PDF-документ). URL: <http://www.baltnautic.lt/wp-content/uploads/2022/10/ARTEMIS-GA.pdf4> (дата звернення: 28.09.2025).
4. General Arrangement. Вебсайт (PDF-документ). URL: <https://wantij.nl/wp-content/uploads/2017/01/General-Arrangement.pdf> (дата звернення: 19.09.2025).
5. General Arrangement. *OneBulk* : вебсайт (PDF-документ). URL: <https://onebulk.net/wp-content/uploads/2019/09/002-Nordic-London-General-Arrangement1.pdf> (дата звернення: 18.09.2025).
6. Правила класифікації та побудови морських суден. Регістр судноплавства України. URL: <http://www.shipregister.ua/books/index.html> (дата звернення: 20.10.25).
7. Про затвердження Державних санітарних правил. *Верховна Рада України* : офіційний веб-портал. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va048282-99#Text> (дата звернення: 20.11.2025).
8. MLC 2006. Конвенція 2006 року про працю в морському судноплавстві з поправками. *Міжнародна організація праці*. URL: <https://www.ilo.org/> (дата звернення: 22.11.2025).
9. SOLAS. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (Консолідований текст). Міжнародна морська організація (IMO). URL: <https://www.imo.org/> (дата звернення: 12.11.2025).

10. Watson Г. Marine Design Manual. Principles of Ship Interiors. London : Maritime Press, 2018. 245 p. URL: <https://www.highlightcomputer.com/NArch%20503%20Practical%20Ship%20Design.pdf> (дата звернення: 12.11.2025).

11. Ma F., Bao H., Nikolaeva A., Xia J., & Guan Zh. Advancements in Marine Vessel Design: A Twenty-Four-Year Bibliometric Survey on Technological, Environmental, and Sustainable Progress. 2024. Sustainable Initiatives within the Maritime Sector: Main Challenges and Future Trends. <https://doi.org/10.3390/su162411039>

12. Andros King officers' mess room. *Shipfriends* : вебсайт. URL: <https://www.shipfriends.gr/forum/gallery/image/102857-andros-king-officers-mess-room/> (дата звернення: 10.11.2025).

13. Guidance notes for marine ergonomics, primarily from the American Bureau of Shipping (ABS). URL: https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/201_ergonomic_notations_2021/ergo-guide-sept21.pdf.

14. Брусенцов В. Г., Брусенцов О. В., Бугайченко І. І., Кисельова С. О. Основи ергономіки : навч. посібник. Харків : УкрДАЗТ, 2011. 141 с

15. Булгакова Т., Ситник В. Сучасні технології освітлення громадських приміщень. *Актуальні проблеми сучасного дизайну* : матеріали V Міжнар. науково-практичної конференції. Київ : КНУТД, 2023. Том 2, стор. 179–182. URL: <https://drive.google.com/file/d/1yF3cj2P5oWE0nM60xtcvfaApfldT8OdT/view> (дата звернення: 21.11.25).

16. Морські матеріали. *imo* : вебсайт. URL: <https://www.imo.org/en/googlesearch/searchposts/default.aspx?q=materials> (дата звернення 18.12.2025).

17. Boat interiors – design, materials & marine architecture. *Interior.Global* : вебсайт. URL: <https://interior.global/boat-interiors-design-materials-marine-architecture> (дата звернення: 17.12.2025).

18. Данильченко Н. В. Вплив розвитку сучасних технологій на дизайн суднового середовища. *Актуальні проблеми сучасного дизайну* : матеріали V Міжнар. науково-практичної конференції. Київ: КНУТД, 2023. Том 2. С. 196–200. URL: <https://drive.google.com/file/d/1yF3cj2P5oWE0nM60xtcvfaApfldT8OdT/view> (дата звернення: 20.12.25).

19. Загартоване скло. Eraglass: Вебсайт: URL: <https://eraglass.com/zagartovane-sklo/> (дата звернення: 20.12.25).

20. Кузнецова І., Шепель Г. Сучасні особливості колірних рішень в інтер'єрах сучасних кораблів. Теорія та практика дизайну. 2017. № (11). С. 89–98. <https://doi.org/10.18372/2415-8151.11.11880>

21. Stevens A. Psychology of the Built Environment for Seafarers. *Journal of Marine Design and Operations*. 2022. Vol. 15.

22. Massimo Gregori Grgič. Yacht Design Handbook. 2015 by Milano: FrancoAngelis.r.l., 2015. 153 p.

23. Сьомка С. В., Антонович Є. А. Дизайн інтер'єру, меблів та обладнання : підручник. Київ : НАКККиМ, 2018. 360 с.

24. Матійко О. В., Матійко Н. О. Особливості декоративного оформлення інтер'єру суднових приміщень. *Дизайн та мистецтво в контексті соціокультурного розвитку* : матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції. Хмельницький : ХНТУ, 2022. С. 147–149. https://kntu.net.ua/ukr/content/download/109481/618511/file/2022_МАТЕРІАЛИ.pdf (дата звернення: 21.12.25).

ДОДАТКИ

Додаток А

Приклади компоновання графічної частини курсового проєкту

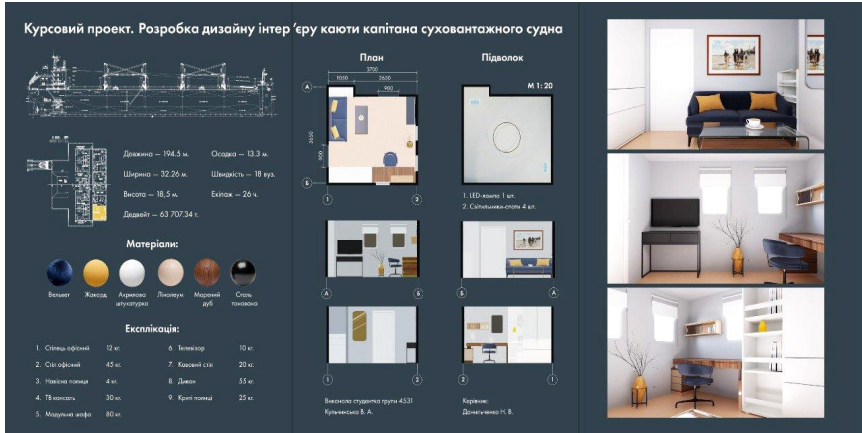


Рисунок А1 – Курсовий проєкт каюти капітана

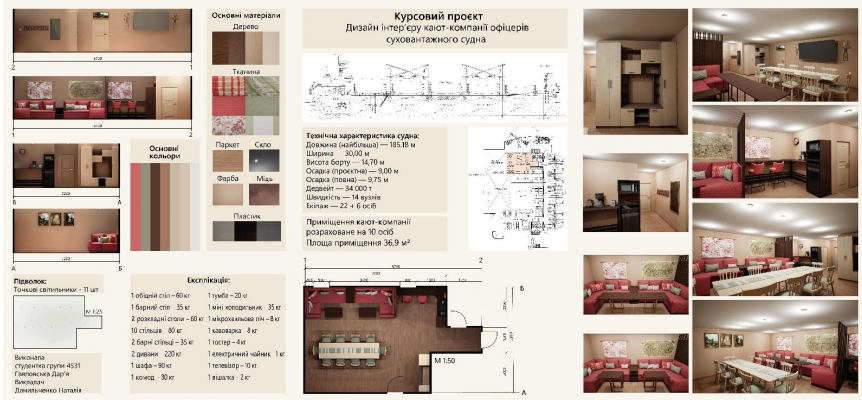


Рисунок А2 – Курсовий проєкт кают-компанії

Зразок титульного аркуша

Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова
Навчально-науковий гуманітарний інститут
Кафедра дизайну

Пояснювальна записка

до курсового проєкту на тему:
«Розробка дизайну інтер'єру каюти капітана (кают-компанії)
суховантажного судна»

Виконала: студентка IV курсу групи 4531
спеціальності 022 (В2) Дизайн

Викладач: _____

Миколаїв – 20 ____

Приклад завдання на проєктування

Міністерство освіти і науки України
Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова
Навчально-науковий гуманітарний інститут
Кафедра дизайну

ЗАВДАННЯ на розробку КУРСОВОГО ПРОЄКТУ з дисципліни «ДИЗАЙН-ПРОЄКТУВАННЯ СУДНОВОГО СЕРЕДОВИЩА»

студентові _____ **(7 семестр)**

1. Тема: Розробка дизайну інтер'єру _____

2. Основні вихідні дані для проєктування: креслення загального розташування, технічний план палуб та приміщень транспортного судна

3. Склад проєкту: 1. Силует або тривимірний вигляд судна. 2. План палуби (М1:). 3. План суднової каюти до і після реконструкції з експлікацією (М 1:). 4. Головні характеристики судна. 5. Розгортки стін каюти в узгодженому масштабі. 6. Перспективне зображення каюти (3–4 види). Всього не менше 3 планшетів формату А1. 7. Пояснювальна записка (30–35 сторінок).

4. Контрольні терміни:

видача завдання _____

перегляд ескізів _____

попередній перегляд проєкту _____

захист проєкту _____

студент _____
(підпис)

керівник _____
(підпис)

« ____ » _____ 20 ____ р.

Навчальне видання

ДАНИЛЬЧЕНКО Наталя Вячеславівна
КОВАЛЬ Сергій Станіславович
МАТІЙКО Наталя Олександрівна

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
для виконання курсового проєкту
з дисципліни
«ДИЗАЙН-ПРОЄКТУВАННЯ
СУДНОВОГО СЕРЕДОВИЩА»

Комп'ютерна правка й коректура *О. Є. Вакула*
Комп'ютерне верстання *Ю. С. Семенченко*

Формат 60×84/16. Ум. друк. арк. 3,55. Вид. № 15. Зам. № 1607-71.
Видавець і виготівник Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9, м. Миколаїв, 54007
E-mail : publishing@nuos.edu.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6402 від 19.09.2018 р.