

## 4.2. Туристичний потенціал аеропортів та територій, наближених до них

**Агєсва Галина Миколаївна**

кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, дійсний член Академії будівництва України

*Національний авіаційний університет (м. Київ, Україна)*

*Концепція сталого розвитку країн визначає шляхи містобудівного освоєння територій та принципи утворення безпечних поселень, в яких на засаді збереження існуючого соціального складу населення та застосування принципів урбанізації забезпечується загальний доступ до дорожньо-транспортної інфраструктури; безпечних, доступних і відкритих для всіх зелених зон та громадських місць, особливо для жінок і дітей, літніх людей та інвалідів.*

*Сучасні тенденції розвитку аеропортів базуються на поширенні бізнес моделі, яка перетворює аеропорти у своєрідні урбанізовані утворення. Така трансформація змінює аеропорти не тільки просторово, але й функціонально.*

*У цих утвореннях теж можуть та вже створюються сприятливі умови для розвитку туризму, рекреації, місцевої культури, тощо. Не тільки функції "повітряних воріт" туристичних дестинацій, але й особливості містобудівних, архітектурно-планувальних, інженерних та технологічних рішень дозволяють стверджувати, що аеропорти мають ресурси, які можуть бути перетворені на об'єкти туристичного інтересу, а окремі зони аеропорту – на суспільні туристичні ресурси, зокрема, архітектурні та культурологічні.*

*Досліджені відповідні архітектурні ресурси вітчизняних аеропортів, простежена практика перетворення окремих зон на суспільні культурологічні ресурси.*

### **Вступ**

Аеропорти перестають бути пунктами початку / транзиту / трансферу / завершення авіаційної подорожі. Вони надають послуги неавіаційного спрямування та стають місцем тяжіння представників бізнесу, освіти, торгівлі та ін.

За оцінками спеціалістів, розширення спектру додаткових послуг для авіапасажирів та відвідувачів до 200-250 видів сприяє зростанню доходів від неавіаційної діяльності – до 46 % від загальних доходів аеропорту [1, с. 35]. Вже сьогодні, навіть для невеликих аеропортів, кількість та якість послуг неавіаційного спрямування – серед основних критеріїв вибору останніх для потенційних користувачів аеропорту (пасажирів, відвідувачів та ін.).

Сучасні тенденції розвитку аеропортів базуються на поширенні бізнес моделі, яка перетворює аеропорти у своєрідні урбанізовані утворення [2, с. 1]. Така трансформація змінює аеропорти не тільки просторово, але й функціонально.

Аеропорт ~~як~~ як частка урбанізованих територій потребує якісного розв'язання комплексу відповідних проблем, зокрема, територіального планування, інтеграції транспортних інфраструктур, соціально-економічної організації, тощо [2, с. 12].

У таких урбанізованих утвореннях теж можуть створюватися сприятливі умови для розвитку туризму, рекреацій, місцевої культури, тощо.

За прогнозами фахівців Міжнародної Ради аеропортів (ACI Word), в умовах кризи, внаслідок пандемії COVID-19, аеропорти можуть втратити до 40 % пасажирів та до 50 % доходів. Тому активізується діяльність аеропортів щодо перегляду та доопрацювання стратегій економічного розвитку, поширення практик впровадження енергоефективних, екологічних та соціальних проєктів.

Концепція сталого розвитку країн визначає шляхи містобудівного освоєння територій та принципи утворення безпечних поселень, у яких усуненні соціальні бар'єри, забезпечений загальний доступ до дорожньо-транспортної інфраструктури; безпечних, доступних і відкритих для всіх зелених зон та громадських місць, особливо для жінок і дітей, літніх людей та інвалідів [3, с. 20].

Сучасні аеропорти, у наслідок, специфіки технологічних процесів та особливостей його функціонування та розвитку, можна розглядати:

- як складне транспортне підприємство, що надає послуги авіаційного та неавіаційного спрямування. Архітектурне середовище цього підприємства має специфічні ознаки:

функціонально-технологічною домінантою забудови є аеровокзальний комплекс (АВК), висотною домінантою – аеродромно-диспетчерські вежі (АДВ); забудова тяжіє до аеродрому та мережі під'їзних шляхів, тощо;

- як значну за розмірами територію, що межує (або є складовою) міських та сільських населених пунктів та впливає на їх розвиток та комерціалізацію. Значна частка цієї території – аеродром, пов'язаний з технологічними процесами та забезпеченням безпеки польотів повітряних суден (ПС), має контрольовані зони та обмежений доступ.

Історично склалося так, що архітектурні рішення АВК відіграють провідну роль у формуванні сталого образу забудови аеропорту, яка сприяє його пізнаванню. Графічні зображення об'єктів архітектурного середовища активно використовують у якості брэнда (Единбург, Шотландія; Дубаї, ОАЕ; Лелистад, Нідерланди [4, с. 566].

Для місцевості навколо аеродрому (приаеродромна територія) у межах регламентованих розмірів (радіус до 50 км.) встановлюються спеціальні вимоги щодо розташування, використання та обмеження висот природних та штучних перепоп [5, с. 69]. Разом із тим, ця територія має такі особливості, які можуть бути використані для посилення її ролі у формуванні позитивного іміджу аеропорту, місцевості, країни, тобто стати складовою туристичного брэндингу [6, с. 28].

Саме це, на думку автора, може сприяти пошуку нових підходів до підвищення конкурентоспроможності аеропортів з урахуванням його містобудівних, архітектурних та інших особливостей. Зокрема, перетворення аеропорту та його складових на об'єкт туристичного інтересу, а окремих зон аеропорту – на суспільні туристичні ресурси.

### *Аеропорт як об'єкт туристичного інтересу*

Авіація займає особливе місце не тільки в транспортній системі країн та світу, але й має значний вплив на суспільство в цілому.

Поява та розвиток авіації – це результат діяльності великої кількості науковців та фахівців авіаційної та космічної промисловості, військової та цивільної авіації, будування

аеропортів та інших галузей.

Проблема наземного забезпечення авіаційних перевезень виникла відразу з появою авіації та спочатку потребувала будівництва аеродромів, далі – аеропортів для комплексного обслуговування авіаперевезень, зокрема, створення комфорту перебування авіапасажирів.

Ця функція впродовж сторіччя існування зазнала значних змін – від будівництва для її реалізації незначних за об'ємами пасажирських павільйонів до створення аеровокзальних комплексів (АВК), пропускна спроможність яких сягає та перевищує 1000 пас/год.

Обсяги пасажироперевезень у до пандемійний період досягали значних показників, зокрема, впродовж 2019 року 238 аеропортів Китаю забезпечили перевезення 660 млн. пасажирів.

Аеропорти були та є привабливими об'єктами не тільки для експлуатантів повітряних суден (ПС) та потенційних користувачів їх послугами – авіаційними перевезеннями пасажирів, вантажів, пошти.

Значну роль у їх діяльності та розвитку грала реклама виробників авіаційної техніки та обладнання, авіакомпаній, туроператорів, мережевих готелів, тощо. Саме аеродроми та аеропорти використовували для популяризації повітроплавання та авіаперевезень.

Перші польоти ПС перетворювалися в дивовижні видовищні заходи. Подальший розвиток авіації також супроводжується демонстраційними польотами нових типів ПС у межах міжнародних авіа- та космічних салонів, зокрема, у Ле-Бурже (Франція), починаючи з 1908 р. Ці заходи перетворюються на справжні авіаційні шоу, які відвідують тисячі шанувальників та гостей.

Усталена практика надання аеропортам свосередніх функцій "повітряних воріт" країни, регіону, міста реалізується в містобудівних, архітектурно-планувальних рішеннях та художніх образах складових АВК. Дизайнерські рішення інтер'єрів та екстер'єрів будівель та споруд АВК посилюють ці враження [7, с. 137].

Створюються осередки сакральних просторів, які забезпечують комфорт перебування представників різних конфесій та релігій.

Разом з тим, об'єктами туристичного інтересу під час авіаподорожей можуть бути краєвиди макросередовища аеропортів (під'їзних шляхів, приаеродромної території, тощо), що також враховується під час побудови маркетингових стратегій розвитку аеропортів та територій [8].

Але аеродром є головним технологічним осередком аеропорту, якій можна, за умов дотримання правил транспортної безпеки [5], використовувати для формування та керування туристичним враженням.

З одного боку, це – головна частина аеропорту, яка являє собою спеціально обладнану земельну ділянку для злітно-посадкових операцій ПС [5].

З іншого, аеродром та приаеродромна територія, внаслідок специфіки технологічних процесів промислово-транспортного спрямування, мають значний територіальний потенціал – величезні площі, цікаві краєвиди, нескладний або складний рельєф (зокрема, аеропорт Куршевель, Франція), тощо.

Це робить їх привабливими для візуального сприйняття, спостереження та оцінювання виробничих процесів, насамперед, з повітря. Чіткі генеральні плани аеропорту та населених пунктів, які розташовані у зонах підходів ПС; мережа транспортних вузлів та розв'язок; ландшафти прилеглих територій, які зберегли природний каркас або були змінені, генерують можливості ідентифікації аеропорту як складової туристичної дестинації [8].

Саме ці об'єкти – специфічні за формами та величезні за розмірами є носіями первинної інформації, яка надається ще у повітрі туристам та гостям, що прибувають до пункту призначення авіаційним транспортом. У період особливої психологічної напруги (очкування приземлення, зустрічі та ін.) інформація надається в трьохмірному вимірі (скрізь ілюмінатори), у динаміці зі зміною у часі положень видових точок.

Пасажири ПС мають нагоду зі швидкістю літака під час заходу на посадку оцінити масштабність ландшафтів та будівель, побачити обмежені, а інколи й недоступні для зору з поверхні землі "п'яти фасади" ангарів, АВК, які, в низці випадків, є головними елементами архітектури цих будівель.

Перевагою Міжнародного аеропорта (МА) "Київ (Жуляни)" є межування з територією Державного музею авіації України площею 20 га, що надає можливість оглянути його експозицію "з неба".

Саме на учасників авіаподорожей була орієнтована пропозиція агро- та IT-спеціалістів щодо розміщення зображення герба України на поверхні землі площею 6,0 га у районі селища Велика Олександрівка Київської області, реалізована напередодні 30-річчя Незалежності України.

Розуміння значення аеропортів як "повітряних воріт" (брами), що є не тільки комплексами наземних споруд, але й їх образами, які "доступні" тільки з неба, може посилити культурну складову DESTИНАЦІЙ та сприяти посиленню туристичної привабливості міста та держави в цілому.

Створення соціально значимих об'єктів, які інтегрують пізнавальні, навчальні, естетичні, специфічні функції, відпочинок та розваги, сприяє покращенню споживчої якості середовища аеропорта та підвищує його конкурентоспроможність.

Саме для задоволення соціального запиту на території аеропорту влаштовуються оглядові майданчики (ОМ), які не є масовим явищем. Але вони дозволяють без втручання у технологічні процеси аеропорту надати додаткові послуги пасажиром та відвідувачам щодо спостереження та візуального сприйняття найбільш цікавих, з точки зору глядачів, фрагментів злітно-посадкових операцій ПС на пероні, літовищі, у повітрі.

Враховуючи категорії потенційних користувачів (пасажирів, відвідувачів) та потребу у задоволенні умов пішохідної доступності, зони розміщення оглядових майданчиків локалізуються та тяжіють до місць концентрації користувачів у системі АВК, а саме до:

- пасажирських терміналів / вокзалів;
- привокзальної площі;
- транспортно-пересадкових вузлів,

та об'єктів, які або входять до складу терміналів / вокзалів, транспортно-пересадкових вузлів, або розміщені на при вокзальній площі (паркінги, АДВ та ін.).

Людино-ємність ОМ може бути різною – від одиничних відвідувачів до декількох тисяч осіб (зокрема, аеропорт Берлін-Темпельгоф, Німеччина). Це можуть бути ОМ у складі будівель та споруд АВК, відокремлені споруди, місце та висота розташування яких залежить від багатьох факторів.

Вони створюються за містобудівними, архітектурними та конструктивними рішеннями, які враховують особливості планувальної організації території конкретного аеропорту (зокрема,

аеропорт Будапешта імені Ференца Листа; аеропорт Мюнхен імені Франца-Йозефа Штрауса; Варшавський аеропорт імені Фредеріка Шопена, аеропорт Хельсінки-Вантаа, тощо).

Врахування комплексу формотворчих факторів дозволяє отримати унікальні за архітектурно-планувальними рішеннями об'єкти, які стають акцентами забудови та символами аеропортів (ОМ у складі АДВ, МА "Відень-Швехат", Австрія; ОМ у складі ресторану на привокзальній площі, МА Лос-Анджелес, США).

Для вітчизняної практики будування аеропортів показовим є рішення ОМ, реалізоване під час будівництва терміналу "В" у МА "Бориспіль". Це був ОМ відкритого типу, прибудований до терміналу з боку перону у рівні другого поверху.

Багато років термінал "В" був своєрідної візитівкою столиці України. Архітектурно-планувальні, конструктивні, інженерні та технічні рішення забезпечували терміналу роль домінанти забудови та привабливості для відвідування прихильниками авіації.

Розміри, людино-ємність та доступність ОМ забезпечували можливість її масового відвідування. Існували входи / підйоми з боку привокзальної площі та перону, вихід з залу очікування терміналу "В", які, з часом, були ліквідовані. Під час реконструкції терміналу "В" на початку ХХІ століття ОМ був ліквідований.

Разом з тим, розвиток МА "Бориспіль" супроводжувався будівництвом другої злітно-посадкової смуги, терміналів "А", "В", "Г" та ін. Як наслідок, з'явилися нові цікаві об'єкти спостереження та візуального сприйняття, які б можна було використати для розміщення нових ОМ.

Останнім часом з'явився новий вид захоплень – спотинг, який теж має своїх прихильників – професійних фотографів та аматорів. Аеропорти зацікавлені у проведенні офіційних спотингів, організують їх декілька разів на рік з розміщенням тимчасових площадок на території аеродрому, перону, біля терміналів, ангарів та ін.

Такі заходи проводяться в МА "Бориспіль", МА "Львів" ім. Данила Галицького.

## *Зони аеропорту як суспільний туристичний ресурс*

Зі зростанням обсягів авіаційних перевезень та зміною концепцій розвитку аеропортів та соціальних запитів на відповідний рівень обслуговування, надання додаткових сервісів аеропорти все більше нагадують населені пункти, формування, розвиток та експлуатація яких базуються на містобудівних теоріях та практиках.

До матеріальних об'єктів, що можуть використовуватися в екскурсійно-туристичній діяльності, слід віднести:

- архітектурні ресурси (більшість АВК та їх складових, АДВ, побудованих за індивідуальними проектами, тощо);
- культурологічні ресурси (історико-культурний брендинг; перетворення частки АВК на соціально культурний простір, тощо).

До об'єктів споглядання та вивчення можна віднести складові архітектурного середовища аеропортів, які мають унікальну та культурну значимість та, за умов експлуатації, не мають обмежень для доступу. Це – об'єкти:

- які мають яскраві архітектурні, художні, конструктивні та технічні рішення, до проектування яких залучалися та залучаються відомі архітектори, архітектурні майстерні, проектні бюро;
- які є представниками відповідних архітектурних стилів, пов'язані з відповідними історичними періодами, подіями та постатями, тощо.

Світова практика будування аеропортів налічує багато прикладів, коли будівлі аеровокзалів перетворюються на архітектурні туристичні ресурси.

Серед них:

- АВК в аеропорту Берлін-Темпельгоф (архітектор Ернст Загебіль, 1934-1939 роки), внесений у 2011 році до списку історичних пам'яток інженерно-архітектурного мистецтва Німеччини;

- термінал TWA у нью-йоркському МА JFK (John Fiftzgerald Kennedy), архітектор Ееро Саарінен, 1955-1962 роки.

Значна кількість будівель аеровокзалів, побудованих на території колишнього СРСР, мала стримані архітектурні рішення. Виключенням були АВК великої пропускної спроможності Москви (Внуково, Домодедово, Шереметьєво), Санкт-Петербурга (Пулково), столиць республік у складі колишнього СРСР



(Баку/Бина, Азербайджан; Єреван/Звартноц, Вірменія; Київ/Бориспіль, Україна; Мінськ/Мінськ-2, Білорусь; Таллінн, Естонія), автономних республік (Казань-2, Татарстан), обласних та краєвих центрів.

Будівництво таких АВК здійснювалось за індивідуальними проєктами, відбір яких проходив за результатами архітектурних конкурсів. Низка реалізованих проєктів – пам'ятники архітектури та монументального мистецтва (зокрема, Звартноц / Єреван, архітектори Артур Тарханян, Спартак Хачікян, Левон Черкезян, 1980 р.).

Для України це, насамперед, будівля аеровокзалу МА "Бориспіль" (зараз – термінал "В"), побудована у 1959-1965 роках та пов'язана з творчістю архітектора Анатолія Добровольського (АО "Київпроект"). За пропускною спроможністю – 1600 пас/год – вона належала до групи великих аеровокзалів. Архітектурно-планувальні, інженерні та технічні рішення забезпечували будівлі роль доміанти забудови та привабливість для відвідування прихильниками авіації.

Слід звернути увагу й на будівлю для обслуговування пасажирів, побудовану у 1933-1937 роках на території колишнього аеропорту імені короля Кароля II (сучасний МА "Чернівці" імені Леоніда Каденюка) за проєктом румунського архітектора Костантина Драгу [9, с. 311].

Архітектура будівлі має ознаки румунського функціоналізму періоду 1933-1939 років; приваблива для ознайомлення та вивчення. Тому вона може бути використана як об'єкт туристичного інтересу та, як наслідок, суспільний туристичний ресурс.

Саме у цей період за проєктами Костантина Драгу були створені будівлі для обслуговування пасажирів в аеропорту імені короля Кароля II, Четатя-Албэ (сучасне м. Белгород-Дністровський, 1935-1939 роки), в аеропорту імені Великого воєводи Міхая, м. Ізмаїл (1937 рік) [9, с. 311].

Будівля в МА "Чернівці" неодноразово реконструйована, але ще зберігає ознаки стилю. У разі будівництва нового АВК, яке планується, будівля може стати об'єктом туристичного інтересу та суспільним туристичним ресурсом (зокрема, музеєм будівництва аеропортів періоду румунського функціоналізму).

Планувальна організація привокзальних площ дозволяє організувати осередки для розміщення об'єктів літакобудування,

творів монументального мистецтва та ін.

Світова практика налічує багато прикладів, коли привокзальні площі АВК прикрашають літаки – представники відповідних типів ПС, експлуатація яких вже припинена або пов'язана з історичними подіями.

Серед об'єктів монументального мистецтва, які розміщені на привокзальних площах – пам'ятники видатним діячам (Матері Терезі, аеропорт "Рінос", Тірана, Албанія), монументальні композиції, присвячені значним подіям. Низка з них може нести ідеологічне навантаження (пам'ятник Джону Уейну, аеропорт округу Оріндж, Каліфорнія) або в них вкладений особливий містичний смисл ("демонічний кінь", МА "Денвер", США).

У 2017 році в Амстердамі відкрито меморіальний комплекс жертвам катастрофи рейсу МН17.

Таку практику поширюють й обидва столичних аеропорта України:

- у 2014 році біля терміналу "D" МА "Бориспіль" була відкрита виставка "Пластикові люди";

- у 2015 році на привокзальній площі МА "Київ (Жуляни)" встановлений літак Ан-24;

- у 2019 році біля АВК МА "Київ (Жуляни)" встановлений пам'ятник видатному киянину, всесвітньо відомому авіаконструктору Ігорю Сікорському (скульптор Володимир Журавель).

Для посилення ролі аеропортів як складових туристичних дестинацій активно поширюється практика присвоєння їм імен політичних та громадських діячів, діячів науки та культури, тощо.

За оцінками спеціалістів, біля 54 % аеропортів світу мають додаткові назви, лівову частку яких (44 %) – складають ті, які пов'язані з топонімікою [10, с. 4].

Наприклад, для України це – МА "Київ (Жуляни)". Це впливає на створення іміджу населеного пункту, розташованому поруч зі столицею, та викликає інтерес до його походження.

Особливе місце займають аеропорти, додаткові назви яких пов'язані з відомими особами. Зокрема, МА імені Джона Фітцджеральда Кенеді, Нью-Йорк, США; МА імені Олександра Картвелі, Батумі, Грузія; Ліверпульський аеропорт імені Джона Леннона, Великобританія.

Лише 4 аеропорти України мають додаткові назви, пов'язані з відомими особами, – Державне підприємство "Міжнародний аеропорт Львів" ім. Данила Галицького (з 2011 року), Дочірнє підприємство "Міжнародний аеропорт Житомир імені С. П. Корольова" ТОВ "Акорд" (з 2016 року), Комунальне підприємство "Міжнародний аеропорт "Чернівці" імені Леоніда Каденюка" (з 2018 року), Комунальне підприємство "Міжнародний аеропорт Київ (Жуляни)" ім. І. Сікорського (з 2018 року).

Для увічнення пам'яті осіб у архітектурному середовищі цих аеропортів використані різні засоби, зокрема, монументального мистецтва в МА "Київ (Жуляни)", МА "Львів".

Упродовж останніх десятиріч поширюється практика перетворення окремих зон АВК у своєрідні культурологічні платформи (МА "Денвер", США; МА "Ванкувер", МА "Торонто", Канада; Хітроу, Великобританія; Бангкок-Суварнабхумі, Таїланд; МА "Веллінгтон", Нова Зеландія та ін.).

При виборі місця розташування цих зон враховується психологічний фактор. Різні категорії пасажирів по різному цікавляться та користуються додатковими послугами, тому основний акцент робиться на пасажирів вильоту, транзиту та трансферу, які мають вільний час для участі у видовищних заходах, які проводяться в операційних залах вильоту та залах очікування вильоту.

Уведення в 2012 р. до експлуатації терміналу D МА "Бориспіль" надало можливість використовувати його частку як своєрідний соціально-культурний простір. Це можна розглядати як початок формування подієвого туристичного ресурсу мистецького, культурно-історичного, економічного і політичного спрямування у аеропортах України.

У операційному залі вильоту відкрита селфізона "I LOVE KBP", проводяться різні тематичні концерти з відповідним декоруванням приміщення та ін. Зал очікування вильоту перетворився на виставкову залу.

Серед перших заходів соціально-культурного простору МА "Бориспіль" – відкриття у 2015 році "Галереї національної гордості", яка, за думкою організаторів – аеропорту та мистецького фонду "Артанія", повинна була стати мистецькою візитівкою країни, сприяти популяризації української культури та ідентифікації аеропорту як суттєво українського простору.

На відкритті арт-простору були представлені оригінали 44 картин Марії Примаченко, народного художника України, лауреата Національної премії України ім. Т. Шевченка.

Знаковою подією для українців та гостей країни було відкриття у 2016 р. виставки, присвяченій пам'яті Героїв Небесної Сотні. Понад 50 світлин, зроблених кореспондентами, які працювали на Майдані, сформували експозицію "Революція Гідності. Майбутнє творять вільні люди".

Ще один важливий для країни захід – відкриття виставки світлин "Проекція", присвячена героям антитерористичної операції (АТО) – "реальним людям з реальними емоціями та переживаннями" (2016 рік).

Слід виділити заходи, які мали "авіаційну спрямованість":

- виставка колекційних світлин із архівів авіакомпанії Air France "Зірки між небом та землею, 1955-1971 рр.", на яких представлені особистості світового рівня Брижит Бардо, Фрэнк Синатра, Марлен Дітріх, Альфред Хічкок, Федерико Фелліні, Ів Сен-Лоран, Шон Конері, Шарль Азнавур та ін. (жовтень 2013 р.);

- виставка плакатів серії "100 видатних українців", підготовлених ілюстраторами клубу Pictoric (липень 2015 р.). Частина експозиції була присвячена конструкторам авіаційної техніки та ракетно-космічних систем, зокрема, Ігорю Сікорському та Сергію Корольову;

- фінали конкурсу "Sky swallows" ("Небесні ластівки") на кращу форму бортпроводників авіакомпаній – партнерів МА "Бориспіль", 2017, 2018 рр.

Серед подій 2020 року – виставки "Сила підпису", "Професії без обмежень", персональна експозиція українського скульптора Єгора Зігури/ проект AfterToday".

Упродовж 2021 року відбулись фотовиставки "Українська друга світова", "НАТО – Україна: спільні цінності, спільний шлях".

Слід навести кількісні показники соціально-культурного простору терміналу Д МА "Бориспіль": зал очікування вильоту завдовжки понад 800 м має пропускну спроможність 3 тис. глядачів (пасажирів) впродовж години.

Це вражаючий показник, якому можуть позаздрити світові та вітчизняні культурно-видовищні заклади!

Він вражає, але й напряму залежить від ефективності роботи саме аеропорту, особливо, в умовах допандемічного, пандемічного

та постпандемічного періодів.

Пасажиропотік скрізь МА "Бориспіль" та "Київ (Жуляни)" в до пандемічний період – впродовж 2019 року – складав 15,260 млн. пас та 2,618 млн. пас. відповідно.

Упродовж 2020 року показники впали на 66,2 та 73,1 %, склали 5,160 млн. пас. та 0,7045 млн. пас. відповідно. Як наслідок, знизилась доцільність та ефективність проведення видовищних заходів.

Але, враховуючи архітектурні ресурси аеропортів, їх можна перетворити на об'єкти туристичного інтересу з різними формами обслуговування, зокрема, з онлайн відвідуванням.

Для порівняння: в умовах пандемії вітчизняні музеї запропонували нову форму надання послуг – онлайн обслуговування (віртуальні тури), що сприяло різкому зростанню показників "відвідування" впродовж 2020 року. Дані офіційних сайтів декількох з них наведені у таблиці 4.2.1.

Таблиця 4.2.1

**Показники відвідування вітчизняних музеїв, 2020 рік**

Музей	Форма обслуговування		Співвідношення online / offline, %
	offline	online	
	Кількість відвідувачів, тис. осіб		
Мистецький арсенал, м. Київ	17	160	9,41
Дніпропетровський художній музей, м. Дніпро	8,57	72,73	8,49
Хмельницький обласний художній музей, м. Хмельницький	14,404	179,808	12,48

Для аеропортів, які мають статичні архітектурні ресурси, медійні домінанти макросередовища (МА "Единбург", Шотландія; МА "Бен-Гуріон", Тель-Авів, Ізраїль; МА імені Гейдара Алієва, Баку, Азербайджан; МА імені Давида IV Будівельника, Кутаїсі, Грузія, та ін.), така форма обслуговування туристів та шанувальників авіації також може бути ефективною.

Слід додати, що красиви довкруг аеродромів, вздовж під'їзних шляхів постійно – впродовж години, доби, сезонів року – змінюються під впливом природних явищ та являють собою об'єкти, привабливі для спостереження.

Розвиток та поширення видів неавіаційної діяльності в аеропортах сприяє створенню додаткових робочих місць та, як наслідок, працевлаштуванню мешканців населених пунктів, розташованих поруч.

### ***Висновки***

1. Форум "Україна'30: інфраструктура", який відбувся у лютому 2021 року, визначив стратегічні цілі, індикатори та пріоритетні кроки розвитку та модернізації авіаційного транспорту та інфраструктури країни. Серед них розвиток регіональних аеропортів, забезпечення діяльності ринку наземних послуг, модернізація аеропортів, які напряду пов'язані з вирішенням питань розвитку територій, транспорту та інфраструктури.

2. Авіаційні перевезення є високо конкурентною галуззю та тісно пов'язані з індустрією туризму. Відповідні стратегії сталого розвитку аеропортів мають за мету вирішення завдань політичного, соціального, економічного, експлуатаційного, екологічного спрямування. З'являються нові типи будівель та споруд, існуючі – набувають нових функцій. У структурі аеропорту та на приаеродромних територіях формуються осередки, які генерують можливості їх ідентифікації як складових туристичних дестинацій.

3. Архітектурне середовище аеропортів, масштабність подій, пов'язаних з функціонуванням останніх; краєвиди територій, розташованих довкруг аеродромів, зони соціально-культурного простору мають свої особливості та привабливі для ознайомлення, вивчення та спостереження, тобто можуть бути об'єктами туристичного інтересу та джерелами туристичного враження.

4. Результативність впровадження відповідних маркетингових кампаній сталого розвитку є запорукою привабливості аеропортів як суспільних туристичних ресурсів з особливими умовами формування, використання та розвитку.

5. Цільова аудиторія потенційних споживачів туристичних послуг аеропортів, як окрема категорія, та процеси, які впливають на формування їх туристичних інтересів та вражень, потребують вивчення для побудови відповідних маркетингових стратегій. Як результат, наряду з двома основними сегментами споживачів послуг аеропортів – B2B та B2C [1, с. 37], може з'явитися новий сегмент або підсегмент B2C, де основними будуть доходи від

туристичної діяльності як різновиду неавіаційної діяльності.

6. Результати досліджень використані у навчальному процесі під час викладання дисциплін "Архітектура будівель та споруд аеропортів", "Теорія містобудування", "Урбанізація територій, наближених до аеропортів", здобувачам вищої освіти спеціальностей 191 "Архітектура та містобудування", 192 "Будівництво та цивільна інженерія" у Національному авіаційному університеті [2, с. 4].

#### Список використаних джерел

1. Павелко В. Ю. Управління лояльністю споживачів послуг аеропортового комплексу. *Бізнес-навігатор*. 2018. Вип. 2-2 (45). С. 34-38.
2. Агеева Г. М. Розв'язання містобудівних проблем будування аеропортів: освітній аспект. *European Ways of the Development of Modern Engineering Research: monograph*. Riga: Baltija Publishing, 2021.
3. Балуєва О. В., Рибаченко Т. Ю. Формування іміджу територій в контексті сталого розвитку. *Економіка і організація управління*. 2014. № 3-4 (19-20). С. 19-24.
4. Агеева Г. М. Висотні домінанти забудови як інструмент брендингу аеропортів та прилеглих територій. *Інноваційні технології в архітектурі і дизайні: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 20-21 травня 2021 р.)*. Харків: ХНУБА, 2021. С. 565-567.
5. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI.
6. Карачина Н. П., Вакар Т. В., Мороз І. О. Концепт територіального брендингу в контексті соціально-економічного розвитку сільських територій. *Економіка та держава*. 2019. № 4. С. 25-32.
7. Олейник Е. П., Зеленкова В. А. Анализ объектов дизайна в интерьерах пассажирских пространств аэровокзалов с использованием национальной символики. *Science – Future of Lithuania. Transport Engineering and Management: Proceedings of the 18<sup>th</sup> Conference for Junior Researchers (Vilnius, May 6, 2015)*. Vilnius. Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2015. pp. 135-140.
8. Agieieva G. M., Tymoshenko M. M., Bzhezovska N. V. Planing Organization of Macro Environment of the Airports. *AVIA-2019: Proceedings of the 14<sup>th</sup> International Conference of Science and Technology*. Kyiv: National Aviation University, 2019.
9. Юрійчук Р. Д. Огляд результатів діяльності творців функціоналізму м. Чернівці. *Архітектурний вісник КНУБА*. 2017. Вип. 13. С. 306-315.
10. Песков Д. Названия международных аэропортов как инструмент историко-культурного брендинга. URL: <http://valerytishkov.ru/engine/documents/document1772.pdf>.