

## ПЕРЕТВОРЕННЯ АЕРОПОРТІВ НА ОБ'ЄКТИ ТУРИСТИЧНОГО ІНТЕРЕСУ ТА СУСПІЛЬНІ ТУРИСТИЧНІ РЕСУРСИ

**Проблема.** Транзитний потенціал України, попри розгорнуту Росією агресію, має бути відновлений і значно збільшений активізацією вітчизняного та міжнародного туризму. Первинною проблемою при цьому стане розвинення вітчизняної транспортної інфраструктури, зокрема, її авіаційної складової [1].

**Новизна результатів досліджень** визначається метою та сукупністю поставлених завдань, обраним підходом до їх вивчення.

**Результати досліджень.** Не зважаючи на сьогоденну кризову ситуацію, дивлячись з оптимізмом в майбутнє авторка сподівається, що авіація, авіаційні перевезення залишаться високо конкурентною галуззю, тісно пов'язаною з індустрією туризму. Наземна складова авіаційних перевезень – аеропорти та приаеродромні території, мають, з одного боку, статус територій з обмеженою забудовою, з іншого – потенціал для пошуку та реалізації нових підходів до перетворення аеропорту та його складових на об'єкти туристичного інтересу, а окремих зон аеропорту – на суспільні туристичні ресурси [2].

Насамперед, це – архітектурне середовище, створене об'єктами транспортно-виробничого, громадського та спеціального призначення. Принципи його формування тісно пов'язані з навколишнім середовищем, з динамічними процесами функціонування авіаційного та наземного транспорту; особливими акустичними та світловими умовами ділянки забудови, які штучно створюються та можуть впливати на психологічний стан відвідувачів, посилюючи враження від побаченого. Більшість аеровокзальних комплексів, аеродромно-диспетчерських веж будується за індивідуальними проєктами, розробленими відомими архітектурними компаніями. Вони відіграють провідну роль у формуванні сталого образу забудови аеропорту, яка сприяє його пізнаванню. Саме ці архітектурні ресурси, низка яких має унікальну архітектурну та культурну значимість, можуть бути використані в екскурсійно-туристичній діяльності за умов, що не мають обмежень для доступу.

До об'єктів споглядання та вивчення можна віднести осередки привокзальних площ, де розміщуються об'єкти літакобудування, твори монументального мистецтва та ін., які не мають обмежень для доступу.

Окрему увагу слід приділити краєвидам та технологічним процесам зльотно-посадкових операцій повітряних суден, для споглядання за якими влаштовують оглядові майданчики. Ці соціально значимі об'єкти, які інтегрують пізнавальні та естетичні функції, можуть сприяти покращенню споживчої якості середовища аеропорта та підвищенню його конкурентоспроможності. Це враховується їх відповідними містобудівними, планувальними, конструктивними та інженерними рішеннями. Динаміка, кольоровий, різнорозмірний та звуковий ряд повітряних суден під час руління, зльоту та посадках, можливо, чекає свого Моріса Равеля і нового «Болеро», як інтегровану

картину працюючого аеропорту. Світовий досвід організації оглядових майданчиків упродовж XX-XXI ст. в аеропортах узагальнений та систематизований [3]. Для Міжнародного аеропорта «Бориспіль» запропонований варіант будівництва оглядового майданчика з урахуванням містобудівної ситуації, що склалася на початку 2020-х років.

Аеропорти мають й використовують культурологічні ресурси, зокрема, це – історико-культурний брендинг; перетворення частки аеровокзальних комплексів на соціально-культурний простір, тощо [2]. Роль аеропортів як складових туристичних дестинацій посилює практика присвоєння імен політичних та громадських діячів, діячів науки та культури. На тлі архітектурних ресурсів це може сприяти досягненню подвійного ефекту. Прикладом може служити Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), якому в 2018 році присвоєно ім'я відомого авіаконструктора І. Сікорського. У 2019 році з нагоди 130-річчя народження на привокзальній площі був встановлений пам'ятник І. Сікорському (скульптор В. Журавель). Як наслідок, аеропорт «Київ» може бути включеним до нових туристських міських маршрутів, пов'язаних із життєдіяльністю відомого авіаконструктора [4].

На прикінці, авторка сподівається, що проєкт відбудови Міжнародного аеропорту Донецька ім. С. Прокоф'єва буде передбачати залишення напівзруйнованої аеродромно-диспетчерської вежі (АДВ) в нових межах привокзальної площі як пам'ятки героїчного спротиву.

**Висновки.** 1. Архітектурне середовище аеропортів, масштабність подій, пов'язаних з функціонуванням останніх; краєвиди територій, розташованих довкруг аеродромів, зони їх соціально-культурного простору можуть бути об'єктами туристичного інтересу та джерелами туристичного враження. 2. 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. Результативність впровадження останніх є запорукою привабливості аеропортів як суспільних туристичних ресурсів з особливими умовами формування, використання та розвитку.

#### Список літератури

1. Дружиніна В. В., Луценко Г. П., Старчик Н. В. Діагностика розвитку авіатранспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму. *Економіка та управління національним господарством*. 2018. Вип. 20. С. 15-22.

2. Агеєва Г. М. Туристичний потенціал аеропортів та територій, наближених до них. *Роль та значення індустрії туризму й гостинності у розвитку територій, громад, держави* : монографія. Львів, 2022. С.21-32.

3. Агеєва Г. М. Територія аеропортів як складова туристичних дестинацій. *Буд-Майстер-Клас-2021*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених, 1-3 грудня 2021 р., Київ: Київський національний університет будівництва та архітектури, 2021. С.92-93.

4. Пам'ятники і пам'ятні знаки КПП : путівник-довідник територією КПП ім. Ігоря Сікорського. Київ : Політехніка», 2020. 116 с.