

## **ВИСОТНІ ДОМІНАНТИ ЗАБУДОВИ ЯК ІНСТРУМЕНТ БРЕНДИНГУ АЕРОПОРТІВ ТА ПРИЛЕГЛИХ ТЕРИТОРІЙ**

Цивільні авіаційні перевезення є висококонкурентної галуззю. Тому постійно виникає потреба у брендингу, ребрендингу авіакомпаній, аеропортів та ін. підприємств та організацій, які стосуються неавіаційних послуг, що надаються на території аеропортів. Результативність цих маркетингових кампаній є запорукою привабливості аеропортів з точки зору комфорту та безпеки перебування на їх території. Передбачається, що наслідком має стати стабільність зростання обсягів авіаційних перевезень, збільшення доходів від надання авіаційних та неавіаційних послуг.

Різке падіння обсягів авіаційних перевезень, пов'язане з пандемією COVID-19, потребує вирішення питань запобігання банкрутства авіакомпаній та аеропортів; пошуку нових маркетингових стратегій, спрямованих на повернення втрачених позицій на авіаційному ринку, скорочення термінів досягнення до пандемічних обсягів авіаперевезень; готовність обслуговування пост пандемічних обсягів авіаперевезень; повернення уваги та довіри постійних та потенціальних клієнтів, тощо.

Значна увага приділяється інноваційним технологіям безконтактного обслуговування пасажирів, вантажу, пошти; реорганізації містобудівних та архітектурних рішень будівель та споруд, транспортних схем; маркетинговим дослідженням. У межах останніх вивчається досвід та поширюються кращі практики створення брендів аеропортів.

Одним з найбільш поширених є досвід створення знаків для товарів і послуг аеропортів з використанням традиційно авіаційної тематиці (узагальнені образи літаків, будівель аеровокзалів, ангарів та ін.).

Активно поширюється практика присвоєння імен політичних та громадських діячів, діячів науки та культури, тощо як інструмент історико-культурного брендингу аеропортів для посилення їх ролі як складових туристичних дестинацій.

Разом з тим архітектурне середовище сучасних аеропортів має свої особливості формування та функціонування, тому може сприяти та сприяє їх зоровому сприйняттю та пізнаванню. Тобто формує усталений образ, який сприймається користувачами послуг аеропорту з землі та «з неба».

Значні розміри територій аеропортів та наявність великих за розмірами відкритих просторів з системою сформованих під'їзними шляхами та траєкторіями повітряних підходів створюють сприятливі умови для зорового сприйняття архітектурного середовища аеропортів під час руху. Картинка є динамічною та постійно змінюється для глядача. Привабливими стають значні об'єми аеровокзальних комплексів (АВК), ангарів, вантажних комплексів, багатоповерхових паркінгів та ін.

Історично склалося, що саме архітектурні та містобудівні рішення АВК відіграють провідну роль у формуванні сталого образу забудови аеропорту, яка сприяє його пізнаванню. Це – технологічна домінанта, навколо якої формується архітектурне середовище аеропорту.

Для території аеропорту не характерна групова забудова висотними будівлями. Висотною домінантою, у багатьох випадках, є будівля аеродромно-диспетчерської вежі (АДВ), місце розташування якої залежить від багатьох факторів, більшість яких пов'язана з технологією організації та безпекою повітряного руху. Це може бути:

- будівля у складі АВК;
- будівля, прибудована до об'єктів АВК;
- окрема будівля, розташована на привокзальній площі, пероні та ін.

Висотна домінанта є об'єктом підвищеної містобудівної та композиційної значимості забудови, тому до її проектування залучаються не тільки спеціалізовані технологічні організації, але й відомі архітектурно-дизайнерські бюро та фірми (Fufsas, RMJM, Zaha Hadid, Moshe Safdie, 3DReid та ін.).

Результатом суспільної праці є унікальні за архітектурним, конструктивним та дизайнерським рішенням будівлі висотою до 100 м та вище, яким, у окремих випадках, надаються додаткові – рекламно-комерційні та медійні функції.

Образи цих будівель – від традиційних вертикально спрямованих, трьох ступінчастих (Ньюкасл, Великобританія; Ханеда, Японія) до флористичних (Сідней, Австралія; Стамбул, Турція) та химерних (Баку, Азербайджан) – звертають на себе увагу потенційних користувачів послугами аеропорту та сприяють його пізнаванню.

Враховуючі це, саме образи будівель АДВ обрані у якості графічних позначень послуг декількох аеропортів – Міжнародного аеропорту Единбурга (Шотландія), Дубаї (ОАЕ), аеропорту Лелистад (Нідерланди) та ін. Кожна з цих будівель виконує особливу роль найхарактернішої ознаки при формуванні сталого образу забудови архітектурного середовища аеропорту (Единбург, Дубаї, Лелистад) та територій, наближених до аеропорту (Единбург). Зокрема, проектне рішення окремо розташованої будівлі АДВ висотою 57 м в аеропорту Единбурга було визнане переможцем конкурсу Saltire Awards'2006 у номінації «Проект року»; за видатну архітектуру, містобудівне та ландшафтне рішення та відзначене подякою Civic Trust Awards'2006.

Для вітчизняної практики аеропорто будування знаковим об'єктом є АДВ у складі АВК (термінал В) Міжнародного аеропорту «Бориспіль», образ якого впродовж другої половини ХХ ст. активно використовували у якості бранда.

Зміна стратегії розвитку аеропорту під час підготовки та проведення фінальної частини чемпіонату Євро-2012 призвела до будівництва нових пасажирських терміналів D, F; реорганізації технологічних процесів, як наслідок, перерозподілу пасажирських потоків, зміни акцентів зорового сприйняття забудови, втрати будівлею АДВ функцій висотної домінанти та найхарактернішої ознаки сталого образу архітектурного середовища.

Ребрендинг супроводжувався пошуком нових позначень для знаків для товарів і послуг аеропорту.

Побудовані впродовж 2011-2014 років будівлі АДВ в Міжнародних аеропортах «Харків» (43,6 м, 2013 р.), «Київ» (2014 р.), стали висотними акцентами архітектурного середовища, але, не стали інструментом брендингу аеропортів та Державного підприємства обслуговування повітряного руху (ДП ОПР) «Украерорух».

Виключенням є будівля АДВ висотою 51 м, побудована впродовж 2011-2012 років в Міжнародному аеропорту «Донецьк». Політична ситуація у країні наклала відбиток на її роль у суспільстві. Внаслідок подій на сході України саме обрис порушеної у 2014 р. будівлі АДВ в аеропорту «Донецьк» став символом незламності людського духу під час проведення антитерористичної операції.

За планами ДП ОПР «Украерорух» планується будівництво нових АДВ в Міжнародних аеропортах «Бориспіль», «Одеса». Фор-пропозиції останніх є об'єктами науково-проектних робіт студентів спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» Національного авіаційного університету.

Під час виконання кваліфікаційних робіт здобувачами вищої освіти першого (бакалаврського) рівня були запропоновані проєктні рішення будівель АДВ для аеропортів в м. Кропивницький (2016), м. Одеса (2017). Значна увага приділялась саме створенню образних рішень, які б сприяли пізнаванню архітектурного середовища аеропортів.

Актуальним завданням пандемічного та пост пандемічного періодів стає відновлення аеропортів, зокрема, пошук нових інструментів ребрендингу Міжнародного аеропорту «Бориспіль». Разом з поширенням видів неавіаційної діяльності, перетворенням частки аеропорту на соціокультурний простір та ін., це може бути пошук концептуальних містобудівних, архітектурних та дизайнерських рішень будівлі нової АДВ, реалізація яких перетворить об'єкт в інструмент брендингу головного аеропорта країни.

До вирішення цього завдання залучені викладачі та студенти спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» Національного авіаційного університету, творчі здібності останніх не обмежені певними правилами проєктування.

Сучасні технології архітектурного та містобудівного проєктування, будівельні матеріали, конструкції та системи дозволяють реалізовувати неймовірні за задумом та формою об'єкти без порушення умов технологічних процесів, які вони забезпечують. Передбачається, що при цьому студенти вирішуватимуть комплексне містобудівне рішення головної ділянки аеропорта, складеної з декількох об'ємів. А саме: існуючих терміналу «D», реконструйованої будівлі багато рівневого паркінгу та нових будівель залізничної та автостанцій. Роль брендингової висотної домінанти в цьому комплексі буде надана новій АДВ.

В цілому комплекс має увійти до складу Київської агломерації як хаб авіаційних перевезень і, в свою чергу, як рушійний центр урбанізації Бориспільської зони Київської області.