

## НАЗЕМНА СКЛАДОВА ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПАСАЖИРІВ

*Агєєва Г. М., к. т. н., с. н. с.,  
Національний авіаційний університет*

Організація перевезень пасажирів повітряним транспортом тісно пов'язана з їх наземним обслуговуванням іншими видами транспорту – автомобільним, залізничним та ін.

Значна частка організаційних та технологічних проблем пов'язана з планувальною структурою зон розподілу пасажиропотоків при здійсненні пересадки з одного виду транспорту на інший, зокрема, приватний автомобільний. Це, насамперед, привокзальні площі; транспортно-пересадкові вузли (далі – ТПВ), які межують з АВК або входять до його складу.

Серед кількісних показників комфорту та швидкості переміщення пасажирів в перебігу пересадок є дотримання вимог щодо нормативної пішохідної доступності до зупинних пунктів та інших елементів пересадкових вузлів [1, с.71].

Для зупинних пунктів у складі ТПВ дальність пішохідних підходів обмежується 100-200 м у залежності від встановлення обсягів і розподілу вимог на пересадки [1, с.72].

Для АВК нормується дальність пішохідного підходу пасажирів з вантажем до зупинних місць міського транспорту, яка обмежується 150 м. Саме така відстань є критичною, з точки зору комфортності та швидкості переміщення, й для розміщення паркувальних місць у паркінгах. Тому у АВК великої пропускної спроможності влаштовується декілька різнорівневих паркінгів короткотривалого та довготривалого збереження автомобілів, які за місткістю тяжіють до відповідних пасажирських терміналів.

Одно рівневі паркінги орієнтовані на пішу доступність зон обслуговування авіапасажирів у АВК та витрати часу до 10 хв., але потребують значних за розмірами земельних ділянок територій, що конфліктує з вимогами до втрат часу.

Рішення багатоповерхового паркінгу, організація руху, в'їздів / виїздів дозволяють скоротити витрати на благоустрій

території та інженерні комунікації, використати ділянки меншої площі, передбачити горизонтальний зв'язок із АВК у рівнях другого та вище поверхів для пішохідного руху, тощо.

Зокрема, в Міжнародному аеропорту Барселони 11 тис. машино-місць з 19 тис. машино-місць розташовані у 9-поверховому паркінгу, якій обслуговує пасажирський термінал T1 та забезпечує дальність пішохідних підходів, яка не перевищує 150 м.

Для користувачів послугами паркінга, призначеного для довготривалого збереження автомобілів та розташованого між пасажирськими терміналами T1 та T2, передбачені додаткові безоплатні послуги електро шатла.

П'ятиповерховий паркінг С у Міжнародному аеропорту Праги розрахований на розміщення 3063 машин-місць та 24 великогабаритних автобусів. Він розташований біля терміналу 1 у пішої доступності.

Найбільш популярним для розміщення в аеропортах об'ємно-планувальним рішенням паркінгів та його блоків є прямокутна форма в плані, яка дозволяє реалізувати найбільшу його місткість.

Разом з тим, може виникнути ситуація, коли лінійно протяжна будівля може створити умови, коли користування нею буде сприяти зниженню якості наземного обслуговування авіапасажирів та відвідувачів аеропорту.

Трьохрівневий паркінг в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» можна розглядати як складову АВК терміналу D [3, с.13]. Наразі до цього комплексу додалися і споруди пасажирського залізничного транспорту. У 2021 році розпочато будівництво автостанції.

Місткість блоку «Б», уведеного до експлуатації у 2019 році, складає 1019 машино-місць. Лінійна планувальна структура паркінгу створила занадто довгий шлях руху пасажирів від місця паркування до місця реєстрації на рейс / від місця отримання вантажу до місця паркування залишеного на збереження власного транспорту.

Під час наукового супроводу будівництва блоку «Б» після довготривалої перерви вирішувались питання не тільки оцінки технічного стану споруди та якості виконання будівельних робіт,

але й питання технології забезпечення якості обслуговування та комфорту користувачів його послугами [3, с.19].

Були запропоновані заходи, реалізація яких у випадку проведення комплексної реконструкції АВК та добудови блока «А» паркінга, дозволить удвічі скоротити пішохідний рух користувачів паркінгу між терміналом та місцем паркування.

Це можуть бути додаткові перехідні криті галереї – для поєднання кожного з двох блоків паркінга – «Б» та «А» – із терміналом D.

Ще одним варіантом скорочення довжини пішохідного шляху може стати влаштування відкритої галереї в рівні третього поверху для курсування електро шатлу поміж блоками «А», «В» (середній чотириповерховий адміністративно-технічний блок) та «Б». При цьому повинна бути реалізована безпека перетинання пішохідних шляхів за допомогою механічних та світлофорних засобів.

Подальші дослідження повинні бути спрямовані на створення державної мережі транспортної інфраструктури з урахуванням конфлікту економічних інтересів експлуатантів та вимог комфорту перевезень в цілому з боку користувачів авіаційним транспортом.

## Література

1. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій [На заміну ДБН Б.2.2-12:2018, чинні від 2019-10-01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіон України, 2019. 177 с.

2. Агеева Г. М., Волкова А. В. Привокзальні площі: реорганізація планувальних рішень під час реконструкції аеропортів. Проблеми розвитку міського середовища. 2017. Вип. 3 (19). С. 36-49.

3. Агеева Г. М., Кафієв К. П. Проблеми відновлення будівництва масштабних інфраструктурних споруд після довготривалої перерви. Вісник Придніпровської державної академії будівництва та архітектури. 2020. № 3 (264-265). С. 10-21. DOI: <http://dx.doi.org/10.30838/J.BPSACEA.2312.070720.10.6>.

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ФАКУЛЬТЕТ ТРАНСПОРТУ, МЕНЕДЖМЕНТУ І**  
**ЛОГІСТИКИ**  
**КАФЕДРА ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-**  
**ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ**

**ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ**  
**ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА УПРАВЛІННЯ НА**  
**ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ**



**м. Київ, 28 жовтня 2021 р.**

УДК 656.7 (02)  
П 234

*Редакційна колегія збірника*

**Головний редактор** – зав. каф. ОАП, д.т.н., с.н.с. Шевчук Д.О.  
**Відповідальний редактор** – к.е.н., доц., доц. каф. ОАП Литвиненко С.Л.  
д.т.н., проф., проф. каф. ОАП Казак В.М.,  
к.т.н., доц., проф. каф. ОАП Антонова А.О.,  
к.е.н., доц., доц. каф. ОАП Соколова О.Є.,  
к.е.н., доц., доц. каф. ОАП Шевченко Ю.В.,  
к.е.н., доц., доц. каф. ОАП Висоцька І.І.

П 234

Проблеми організації перевезень та управління на повітряному транспорті: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції. – К.: НАУ, 2021. – 374 с.

## **INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE «PROBLEMS OF TRANSPORTATION ORGANIZATION AND AIR TRANSPORT MANAGEMENT»**

Основною метою конференції було формування професійної спільноти для обговорення проблем організації перевезень та управління на повітряному транспорті, управління транспортними процесами у туристичній індустрії та при агентуванні вантажів.

Актуальність обраної тематики для проведення науково-практичної конференції не викладає сумнівів, оскільки вирішення сучасних проблем організації перевезень та управління на повітряному транспорті, управління транспортними процесами у туристичній індустрії та при агентуванні вантажів є невід'ємною складовою успішного розвитку країни.

The main purpose of the conference was to form a professional community to discuss the problems of air transport organization and management, management of transport processes in the tourism industry and in agency operations with cargoes.

The relevance of the chosen topics for the scientific-practical conference is indisputable, since the solution of modern problems of air transport organization and management, transport process management in the tourism industry and in cargo agenting is an integral part of the successful development of the country.

**Відповідальність за достовірність розміщених матеріалів несуть їх автори, висловлені у цих матеріалах думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії збірника.**

УДК 656.7 (02)