

## ЕВОЛЮЦІЯ УЯВЛЕНЬ ПРО АРХІТЕКТУРУ АЕРОПОРТІВ

Архітектурне середовище аеропортів є віддзеркаленням соціальних запитів відповідних історичних етапів розвитку суспільства. Наочно це можна простежити на прикладі будівель для обслуговування пасажирів – своєрідних технологічних домінантах забудови аеропортів. Розміри та пропускна спроможність останніх, насамперед, пов'язані з технічними можливостями літаків та відповідними запитами на масове обслуговування та авіаційне перевезення пасажирів, вантажів, пошти у межах регіону, країни, світу. За особливостями технологічних процесів з початку це були малоповерхові будівлі (павільйони) для пасажирів, далі – аеровокзали, у більшості випадків зблоковані з будівлями іншого призначення. З часом з'явилися пасажирські термінали, аеровокзальні комплекси (АВК) великої пропускної спроможності та значними обсягами послуг авіаційного та неавіаційного призначення. Кожному з цих періодів були притаманні відповідні архітектурні рішення: від тривіальних до складних, неймовірних за задумом та реалізацією; аполітичних та значно політизованих, тощо.

Змінювався й соціальний статус потенційних користувачів. Багато років авіація була привілейований видом транспорту у порівнянні з залізницею, водним та автомобільним транспортом. Це, насамперед, було визвано вартістю авіаквитків та рівнем обслуговування та комфорту.

Останнім часом поява бюджетних авіакомпаній дозволила значно знизити вартість квитків, інколи за рахунок зниження рівня послуг, але це призвело до різкого зростання запитів на авіаперевезення та доступності користування авіатранспортом різними категоріями громадян. Швидкість та доступна вартість авіаперельотів зробили світ більш доступним для багатьох. Тому процес пізнання «відкритого» світу починається для авіапасажирів саме з аеропортів, АВК та системи організації обслуговування. Завдяки процесам глобалізації та культурної асиміляції до соціокультурного простору, аеропорти – традиційно транспортні підприємства – перетворюються на так звані «силові поля», які притаманні унітарному урбанізму. Це враховується при формуванні стратегій економічного розвитку аеропортів, зокрема, АВК, пасажирських терміналів тощо. Як наслідок, з'являються та розширюються види неавіаційної діяльності, доходи від якої за офіційними даними можуть досягати 46 % від загальних доходів аеропортів. Саме кількість послуг неавіаційного спрямування може стати відправною точкою у виборі аеропорта для авіаподорожей.

Будівлі АВК перетворюються на мультимодальні вузли та багатофункціональні центри; з'являються нові типи будівель та споруд; існуючим додаються нові функції. Аеропорти стають місцем тяжіння бізнесу та місто формувальними структурами (місто-аеропорт, аеротрополіс).

Для аеропорто будування характерна наявність об'єктів, побудованих за індивідуальними та типовими проєктами. До розроблення проєктів аеровокзалів, АВК, об'єктів керування повітряним рухом та ін. залучалися відомі архітектори, серед яких Ернст Загебіль (Flughafen Berlin-Tempelhof, Німеччина, 1934-1945 роки), Анатолій Добровольський, Олександр Малиновський (Бориспіль, Київ, Україна, 1959 рік), Олександр Жук, Жан Вержбицький, Генріх Вланин (Пулково, Санкт-Петербург, Російська Федерація, 1973 рік), Артур Тарханян, Спартак Хачикян, Левон Черкезян (Звартноц, Єреван, Вірменія, 1980 рік) та ін.

Забудова аеропортів, розташованих на території колишнього СРСР, починаючи з 1934 року здійснювалась за проєктами галузевого науково-дослідного та проєктно-вишукувального інституту «Аеропроект».

Зараз на умовах конкурсного відбору пропозицій залучаються архітектурно-дизайнерські бюро, будівельні корпорації та ін. Серед них – студії Zaha Hadid Architects, Safdie Architects, Nordic Office of Architecture, Fermin Vazquez Arquitectos; корпорації ARUP та ін. В проєктах реалізуються найбільш технологічні та авангардні рішення, які тим самим впливають на процес формування уявлень про архітектуру сучасних аеропортів. Архітектурні рішення значних за площею АВК все більш нагадують архітектуру промислових об'єктів. У внутрішньому просторі АВК та поруч з ними функціонують мережеві підприємства торгівлі та харчування, комунального господарства та туристичного бізнесу, що може сприяти виникненню дискомфорту сприйняття цього середовища внаслідок його «брендової одно типовісті». Разом з тим поширюється практика створення привабливих для потенційних споживачів (пасажирів, відвідувачів та ін.) соціокультурних просторів АВК, які повинні позитивно впливати на них та бути багатовекторними за формою та наповненням.

Успішна інтеграція аеропортів до транспортних комплексів регіонів, країн та світової високотехнологічної транспортної мережі, реалізація концепції сталого розвитку залежать від наявності спеціалістів відповідного рівня професійної компетентності. Це потребує підготовки фахівців для вирішення більш широкого кола питань, ніж архітектура будівель та споруд аеропортів, дизайн архітектурного середовища аеропортів. На перший план виходять технологізація, комерціалізація, соціалізація, екологізація не тільки архітектурного середовища аеропорта, а також наближених до нього територій – територій економічного впливу аеропорту та ін.

Це вимагає від фахівців професійної компетентності при вирішуванні комплексних завдань із містобудування та управління розвитком територій, зокрема, у зоні впливу аеропортів; створення складних за технологічними, архітектурними, конструктивними та інженерними рішеннями об'єктів, які є доступними для користувачів та лояльними для навколишнього середовища; соціологізації ново створених поселень у згаданих вище територіях в зонах впливу аеропортів.

Міністерство освіти і науки України  
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова  
Київський національний університет будівництва та архітектури  
Національний університет водного господарства та природокористування (м. Рівне)  
Одеська державна академія будівництва і архітектури  
Національний університет «Львівська Політехніка»  
Варненський університет «Черноризец Храбър», м. Варна, Болгарія  
Університет «Люблінська Політехніка», м. Люблін, Польща  
Estonian University of Life Sciences, Institute of agricultural and Environmental Sciences,  
м. Тарту, Естонія  
Association Citizens for Europe and culture Aegina Island – Greece  
Департамент містобудування та архітектури Харківської обласної державної адміністрації  
Департамент містобудування та архітектури Харківської міської ради  
Харківська обласна організація Національної спілки архітекторів України

# ЕВОЛЮЦІЯ УЯВЛЕНЬ В АРХІТЕКТУРНІЙ І ХУДОЖНІЙ ОСВІТІ: ПОГЛЯД В МАЙБУТНЄ

Матеріали  
міжнародної науково-практичної  
інтернет-конференції

(листопад 2020)



Харків - 2020