

## **«АЕРОПОРТ – МІСТО»: СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ ПРОСТІР**

Реалізація сучасними аеропортами економічної концепції «аеропорт – місто» перетворює їх на нові за функціями результати урбанізації – аеротрополіси. На відміну від усталеної практики, коли аеропорти, як складові транспортних мереж, розміщувалися в структурі міста або передмістя, нові утворення виконують роль місто формувальних центрів. Інфраструктура аеропортів, проникаючи в інфраструктуру регіонального наземного, водного, підземного транспортів, бере участь у формуванні системи мультимодальних перевезень пасажирів, вантажів та ін. Зростають розміри зон впливу аеропорту на розвиток територій в радіусі до 5-30 км, здебільше вздовж розвинутих транспортних коридорів. Поширюється вага неавіаційних видів економічної діяльності, орієнтованих на авіаційні перевезення. Це супроводжується збільшенням кількості людей, які водночас перебувають або можуть перебувати на території впливу аеропорту (працівники, пасажирів, відвідувачі, мешканці житлових зон та ін.). Їх кількість, за оцінками спеціалістів, може досягати показників чисельності населення малих та середніх населених пунктів (до 50-250 тис. осіб). Тому сучасні аеропорти – об'єкти не тільки економічного, але й соціально-культурного розвитку з особливими умовами, обмеженнями та запитами, які потребують відповідної організації та управління [1].

Архітектурні рішення значних за площею аеровокзальних комплексів все більш нагадують архітектуру промислових об'єктів (великопрогонні сталеві конструкції перекриттів та покриттів, багатоярусні естакади). Але, коли в аеровокзальних комплексах різних аеропортів функціонують мережеві кафе, ресторани, фаст-фуди, мільтибрендові магазини одягу та взуття, на території впливу аеропортів будуються та експлуатуються об'єкти оператора мережі міських готелів (наприклад, AccorHotels) та ін., може виникати дискомфорт сприйняття цього середовища внаслідок його «брендової однотиповості».

Слід враховувати й особливу психологічну напругу, яку відчують працівники, пасажирів, відвідувачі аеропортів, пов'язану з ізоляваністю

простору, специфікою організації та забезпечення безпеки польотів, очікуванням вильотів, приземлення, зустрічі та ін.

Зростає потреба у створенні унікального та привабливого для споживача (пасажира, відвідувача та ін.) соціокультурного простору, який би позитивно впливав на нього та був багатовекторним.

Для цього використовують різні підходи та заходи, орієнтовані на задоволення уподобань потенційних споживачів послуг аеропорту. З метою стимулювання лояльного споживчого ставлення до аеропорту може бути проведений ребрендинг: від зміни зовнішніх ідентифікаторів (зміна логотипу, міжнародний аеропорт «Одеса», 2018 р.) до збільшення цільової аудиторії (з метою залучення нових споживачів).

Слід звернути увагу на світову тенденцію проведення на рівні держави та регіонів конкурсів щодо вибору імен видатних співвітчизників для присвоєння їх аеропортам (наприклад, міжнародні аеропорти «Київ/Жуляни» імені Ігоря Сікорського, 2018 р.; «Львів» імені Данила Галицького, 2011 р., Україна; «Домодедово» імені М. В. Ломоносова, Москва, Російська Федерація, 2019 р.; імені Ференца Ліста, Будапешт, Угорщина, 2011 р.; імені Вацлава Гавела, Прага, Чехія, 2012 р.; імені Бен-Гуріона, Тель-Авів, Ізраїль, 1973 р.; та ін.). Це - ребрейдинг, в межах якого в аеровокзальних комплексах створюються відповідні інформаційні зони та зали (Домодедово), встановлюються скульптурні портрети (Львів), використовуються медійні технології (Тель-Авів, [2]), тощо. Тобто формується нова система ідентифікації простору існуючого аеропорту. На привокзальних площах:

- з'являються ландшафтні парки, штучні водойми, серф-станції (Мюнхен, Німеччина); висотні доміанти химерних форм, функції яких виконують аеродромно-диспетчерські вежі (аеропорт Гейдар Алієв, Баку, Азербайджан);

- продовжується практика розміщення справжніх літаків як свідків відповідних історичних подій (Київ/Жуляни).

Ставляться питання щодо розуміння значення аеропортів як «повітряних воріт» та використання саме цієї специфіки для посилення культурної складової

та туристичної привабливості міста та держави в цілому [3]. Аеровокзали та пасажирські термінали перетворюються в об'єкти ландшафтного дизайну (аеропорт Чангі, Сінгапур), справжні музеї образотворчого та монументального мистецтва (аеропорт Денвера, США), своєрідні культурологічні платформи (термінал D, Бориспіль). Враховується психологічний фактор: різні категорії пасажирів по-різному цікавляться та користуються додатковими послугами. Тому основний акцент робиться на пасажирів вільоту, транзиту та трансферу, які мають вільний час для участі у видовищних заходах, які проводяться в операційних залах вильоту та залах очікування вильоту. Наприклад, зал очікування вильоту (термінал D, Бориспіль) завдовжки понад 800 м перетворився на виставкову залу з пропускною спроможністю 3 тис. глядачів (пасажирів)/год та став мистецькою візитівкою, яка популяризує українську культуру та ідентифікує аеропорт як суттєво український простір [4].

**Висновки.** Процесу створення соціокультурного середовища сприяє анбандлінг творчих зусиль, незалежних від головної технологічної діяльності аеропорта. Високотехнічно оснащений аеропорт стає об'єктом естетичної привабливості. З іншого боку, доступний для різних соціальних верст населення сервіс бюджетних авіакомпаній сприяє росту обсягів авіаційних перевезень та забезпечує можливість включення соціокультурного простору аеропортів до складу психогеографічних карт освоєння міських просторів [1].

### Література

1. Агеева Г. Н. Унитарный урбанизм аэропортов. *Eurasian scientific congress. Abstracts of the 3rd International scientific and practical conference.* Barca Academy Publishing. Barcelona, Spain. 2020. Pp. 205-211.
2. Агеева Г. М. Аеродромно-диспетчерські вежі – медіадомінанти макросередовища аеропортів. Містобудування та територіальне планування. 2019. Вип.70. С. 27-43. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP\\_2019\\_70\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2019_70_7)
3. Агеева Г. М. Авіаційна складова урбанізованого ландшафту Києва. Архітектура історичного Києва. Феномен урбанізованих ландшафтів: IV Міжнар. наук.-практ. конф., 23-24 листопада 2018 р. К. :КНУБА, 2018. С. 4-5. URL: [https://8fee7f85-332d-484a-ac84-9e5cf334598c.filesusr.com/ugd/33d6c6\\_eec0410eb1a74354863d71c4d571219f.pdf](https://8fee7f85-332d-484a-ac84-9e5cf334598c.filesusr.com/ugd/33d6c6_eec0410eb1a74354863d71c4d571219f.pdf)
4. Agieieva G., Nickolchuk B. Airports as art-space. *AVIA-2019: XIV International Scientific Conference,* April 23-25, 2019. Pp.21.13-21.17. URL: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2019/paper/view/5900/4729>