

УДК 725.398(045)

**І. А. Лисюк,**  
*асистент кафедри містобудування ІАП Національного авіаційного*  
*університету*  
**Д. М. Ільченко,**  
*к. арх., доцент*  
*кафедри містобудування ІАП Національного авіаційного університету*

### ДОСВІД ВЛАШТУВАННЯ ЗОН ВІДПОЧИНКУ В АЕРОПОРТАХ УКРАЇНИ

Анотація: у статті вивчається досвід організації дозвілля в аеропортах України, визначаються основні зони відпочинку для користувачів аеровокзалів та персоналу в залежності від пасажиропотоку та класу споруд авіатранспорту. Проаналізовано найбільші вітчизняні аеропорти щодо функціональної наповненості та особливостей влаштування їх зон відпочинку, виявлені проблеми даної організації та запропоновано рішення по їх усуненню.

Ключові слова: аеропорти України, зона відпочинку, користувачі аеровокзалу.

**Постановка проблеми.** Питанню безпеки в авіації приділяється чи не найбільше уваги, адже саме вона гарантує зменшення аварійності та зниження кількості виникнення надзвичайних ситуацій в аеропорту. Однією з найголовніших проблем в авіації залишається вплив людського фактору та можливість прийняття людиною помилкових чи алогічних рішень в не стандартних ситуаціях [9].

Для зменшення ризику виникнення стресових ситуацій необхідно створити відповідні комфортні умови для всіх користувачів аеропорту – персоналу (екіпажів літаків та наземних служб), а також пасажирів та відвідувачів аеровокзалів [9]. Незалежно від виду роботи персонал аеропорту потребує організованого відпочинку, за допомогою якого стає можливим знизити або ліквідувати негативні наслідки роботи з пасажиром. У свою чергу, пасажиром та відвідувачам, не залежно від тривалості перебування на аеровокзалі, також потрібно забезпечити середовище для відпочинку та розваг.

В попередніх дослідженнях у зарубіжних аеропортах були виявлені спеціалізовані зони відпочинку: лаунж зони з різним функціональним наповненням, культурно-розважальні зони, парки та зелені насадження, кімнатки для індивідуального відпочинку; доведено, що вони мають позитивний вплив на загальний комфорт користувачів [2]. В українських аеропортах організації дозвілля працівників приділяється мало уваги, а в деякій мірі

ігноруються складності перебування пасажирів на аеровокзалі. Саме тому варто докладно вивчити досвід влаштування спеціалізованих зон відпочинку у вітчизняних авіатранспортних спорудах, визначити проблеми існуючої організації та комплексно їх вирішити. Актуальність дослідження обумовлена постановою № 944 Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року», де передбачається «приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами» [7].

**Мета публікації** – вивчити досвід організації дозвілля в аеропортах України на прикладі найбільших з них за пасажиропотоком та на основі аналізу планувальної структури виявити особливості їх влаштування.

**Стан дослідження питання.** Дослідженням українських аеропортів займалася з поміж інших О.В. Семикіна [8], яка розглядала архітектуру бізнес-центрів у системі аеропорту. У своїй роботі вона виявила функціональну систему бізнес обслуговування, його функціонально-технологічну і архітектурно-планувальну організацію; розробила рекомендації щодо методики їх проектування.

Проте зони відпочинку у бізнес-центрах в системі аеропорту мають обмежений доступ користувачів (бізнес та 1 класу), і не можуть комплексно забезпечити всі потреби у дозвіллі працівників та пасажирів. Отже питання, що розглядаються в статті є не достатньо дослідженими та потребують вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогоднішній день в Україні налічується понад 30 аеропортів загальнодержавного та регіонального значення. Кожен з них має певну номенклатуру приміщень для пасажирів та працівників, проте повноцінні зони відпочинку знайдені лише у найбільших з них (за пасажиропотоком) (рис. 1.1). Саме тому для виявлення спеціалізованих зон дозвілля для користувачів розглядається 5 найбільших аеропортів України.

У *Міжнародному аеропорту «Бориспіль»* (рис. 1.2, а) розглянуто 4 термінали: у терміналі «В» зосереджені магазини, кафе і бари, бізнес-центр, салон краси; термінал «С» призначений для обслуговування VIP-пасажирів – затишні окремі кімнати відпочинку, зали для проведення прес-конференцій, нарад і банкетів; термінал «D» включає бізнес-зали, кімната очікування підвищеного комфорту і кафе; у терміналі «F» розміщується дитяча кімната та кімнати відпочинку [1].

Аналіз планувальної структури аеропорту виявив, що тут, окрім звичних (типових) для обслуговування користувачів приміщень кафе та дитячої кімнати, виокремленні спеціальні зони для проведення дозвілля – так звані лаунж зони, які представлені бізнес-залами та кімнатами підвищеного комфорту, доступних лише певним категоріям пасажирів.

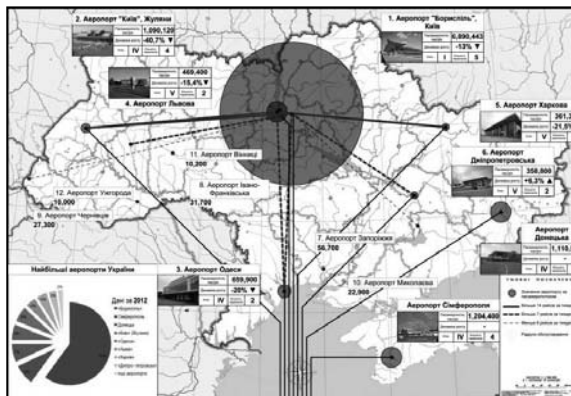


Рис. 1.1. Аналіз виявлення зон відпочинку в аеропортах України

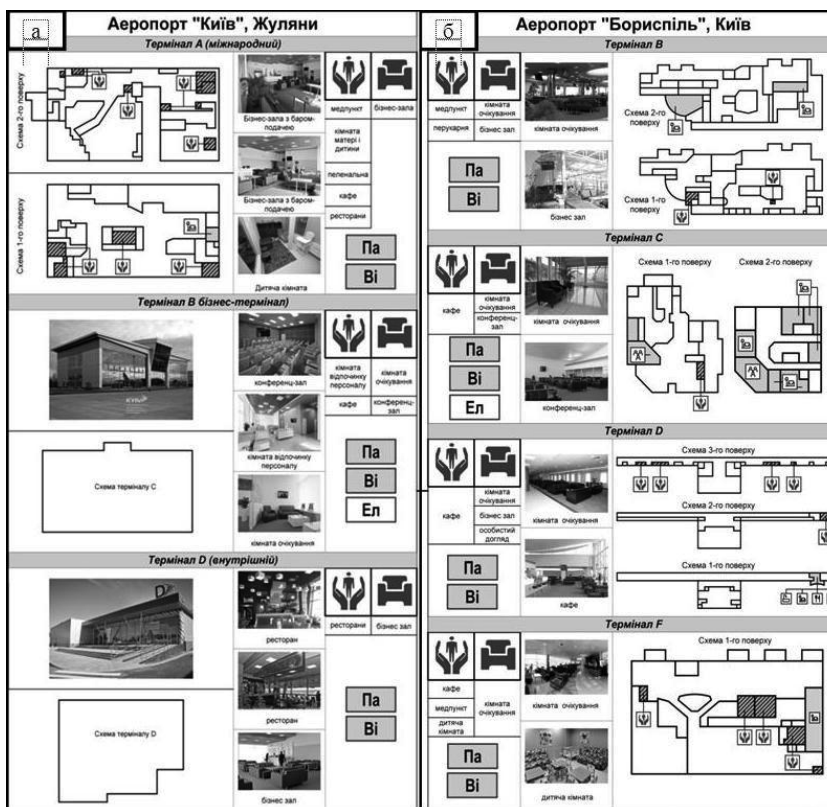


Рис. 1.2. Аналіз функціональної наповненості зон відпочинку в найбільших аеропортах України. а) «Бориспіль», б) «Київ»

Проте для повноцінного забезпечення потреби у відпочинку всіх користувачів цього не достатньо. До речі, «Бориспіль» посів п'яте місце в Топ-10 найгірших аеропортів світу для сну і відпочинку пасажирів, опублікованому міжнародним порталом «The Guide to Sleeping in Airports» у 2011 році.

У трьох діючих терміналах *Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)* пропонується ряд VIP-послуг [4]. Для пасажирів влаштовані кімнати відпочинку готельного типу, конференц-зали, мітинг-хол, магазини, ресторан, дитяча кімната. Для екіпажів літаків: кімната відпочинку, кімнати індивідуального відпочинку готельного типу, обладнана кухня, брифінг-зал. Так само, як і у «Борисполі» тут облаштовані лаунж зони з обмеженим доступом. Проте позитивною рисою даного аеропорту є присутність приміщень для відпочинку частини персоналу аеропорту – льотного складу.

*Міжнародний аеропорт «Одеса»*, що призначений для обслуговування міжнародних і внутрішніх ліній, включає лише типові приміщення для обслуговування користувачів – кімнати для пасажирів з дітьми, кафе, а також магазини [5]. Саме тому зараз відбувається будівництво нового терміналу, що дозволить розширити спектр послуг, в тому числі й для забезпечення комфортного відпочинку користувачів аеровокзалу.

У *Міжнародному аеропорту «Львів»* окрім типових магазинів, кафе, кімнати матері та дитини, розміщені дві бізнес-зали з обмеженим доступом – для прильоту та відльоту. Проте взагалі відсутні приміщення для відпочинку персоналу аеропорту [3].

У *Міжнародному аеропорту «Харків»* до Чемпіонату Європи з футболу 2012 року було побудовано новий Міжнародний термінал. Стару будівлю було реконструйовано та перетворено на термінал з обслуговування VIP-пасажирів [6], в якому можна відвідати приміщення бізнес- та конференц-залів, які доступні лише VIP пасажиром, або за додаткову оплату. У терміналі А розташовані зали очікування, кімната матері та дитини, а також кафе і магазини, тобто типові приміщення для обслуговування користувачів аеровокзалу.

### Висновки

У даній статті розглянуто вітчизняний досвід організації відпочинку в найбільших за пасажиропотоком аеропортах України – «Бориспіль», «Київ», «Одеса», «Львів», «Харків». На основі проведеного аналізу їх планувальної структури було визначено, що найбільшу частку в організації відпочинку складають типові приміщення для обслуговування користувачів, а саме – кафе, магазини, кімнати матері та дитини, вони зустрічаються у 100% аеропортів, проте через обмеженість функцій їх недостатньо для повноцінного задоволення потреб користувачів у дозвіллі.

Дослідженням виявлено, що функціональна складова зон відпочинку може бути розширена за рахунок сучасних лаунж зон – бізнес-залів (з кімнатами підвищеного комфорту для пасажирів та працівників), що можуть об'єднуватись з конференц-залом, салоном краси та душовими. Частка влаштування даних зон серед 5 найбільших аеропортів України складає 60%. Дані зали доступні тільки для пасажирів I та бізнес класів, лише частково задовольняють потреби у відпочинку екіпажів. Для решти користувачів аеровокзалу та персоналу аеропорту характерна обмеженість доступу до деяких приміщень для дозвілля. Також у вітчизняних аеропортах повністю відсутні культурно-розважальні, ландшафтно-рекреаційні та зони індивідуального відпочинку, що наявні в зарубіжних.

Отже, сучасний стан існуючих зон відпочинку в аеропортах України не є повноцінним та має наступні проблеми:

- не забезпечується належний рівень відпочинку персоналу для уникнення стресів та не враховується його вплив на безпеку польотів;
- доступ до більшості дозвіллевих приміщень обмежений (або платний);
- відсутній комплексний підхід до організації зон відпочинку.

Можливе рішення зазначених проблем в аеропортах України – це створення нового функціонального елемента – центру релаксації, що вдосконалив організацію вільного часу працівників та часу очікування користувачів аеровокзалу. Таким чином буде зменшено рівень впливу людського фактору на безпеку в авіа галузі, а також підвищено рівень обслуговування, дозволить залучити більшу кількість пасажирів. Даний елемент є необхідним при реновації існуючих аеропортів та проектуванні нових.

#### Література

1. Київ Бориспіль. Міжнародний аеропорт. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://kbp.aero/> – Назва з екрану.
2. Лисюк І.А., Ільченко Д.М. Зарубіжний досвід влаштування зон для відпочинку в аеропортах: сучасність та тенденції / І. А. Лисюк, Д. М. Ільченко // Архітектурний вісник КНУБА . - 2014. - Вип. 4. - С. 163-169.
3. Міжнародний аеропорт «Львів». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.lwo.aero/>. – Назва з екрану.
4. Міжнародний аеропорт «Київ». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.airport.kiev.ua/> – Назва з екрану.
5. Міжнародний аеропорт «Одеса». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.odessa.aero/ua>. – Назва з екрану.

6. Міжнародний аеропорт «Харків» – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://hrk.aero/uk/>. – Назва з екрану.
7. Постанова Кабінету Міністрів України № 944 від 30 жовтня 2013 р. «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року».
8. Семькина Е.В. Архитектура бизнес-центров в системе аэропорта (на примере объектов гражданской авиации Украины): Дис. канд. архитектуры: 18.00.02 / Киевский национальный ун-т строительства и архитектуры. – К., 2003. – 175с.: ил.
9. Циркуляр ИКАО 9806. Основные принципы учета человеческого фактора в руководстве по проведению проверок безопасности полетов. Изд-во: Международная Организация Гражданской Авиации (ИКАО), Монреаль, Канада. Издание первое, 2002.

#### Аннотация

В статье изучается опыт организации досуга в аэропортах Украины, определяются основные зоны отдыха для пользователей аэровокзалов и персонала в зависимости от пассажиропотока и класса сооружений авиатранспорта. Проведен анализ крупнейших отечественных аэропортов по выявлению функциональной наполненности зон отдыха и особенностей устройства их зон отдыха, выявлены проблемы данной организации и предложено решение по их устранению.

Ключевые слова: аэропорты Украины, зона отдыха, пользователи аэровокзала.

#### Abstract

In the article the experience of leisure in Ukraine airports is considered, the main recreation area in airports and staff are identified depending on passenger traffic and aircraft structures class. Major Ukrainian airports are analyzed on functional features of fullness and placement of recreation areas, identified problems of the organization and propose of solutions to eliminate them.

Keywords: the Airports of Ukraine, recreation area, airport users, ground staff, crew, lounges.