

УДК 725.38

И. М. ЛОБОВ, А. А. ЦЮПКА

ГООУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры»

**АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ
ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И ПРОДАЖЕ ВТОРИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Аннотация. В данной статье были рассмотрены современные проблемы архитектурно-планировочной организации предприятий по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей, которые продиктованы нынешними аспектами на современном этапе развития сферы типологии и проектирования, а также личными требованиями конкретных производителей, чья продукция проходит обслуживание и продается дистрибьюторами в данных зданиях и комплексах. Авторынки по своему функционалу и объёмо-пространственному решению имеют очень широкие границы, что усложняет создание конкретных типологических норм.

Ключевые слова: архитектурно-планировочная организация, проектирование, автосалоны, комплекс, вторичные автомобили.

ФОРМУЛИРОВКА ПРОБЛЕМЫ

Рассматривая современные тенденции в типологии автоцентров можно заметить, что в соответствии с особенностью и спецификой марки или бренда автоцентров уже существуют специальные регламенты и своды правил устройства, планировки и оформления автосалонов и сервисных комплексов, соответствующие архитектурному и функциональному видению производителей. Данные регламенты и своды правил учитывают все аспекты проектирования здания или комплексов зданий. От функционального зонирования и вплоть до спектра допустимых цветов и формообразующих элементов в самих функциональных зонах. Однако большинство из этих сводов правил не имеют более развернутой конкретики и просто предлагают типичное решение, которое ограничено рамками бренда, из-за чего отсутствует более конкретная типология автоцентров в принципе. Данные своды правил также распространяются косвенно и на специализированные предприятия по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей, что может вызвать неэффективные направления в проектировании данных объектов. В настоящее время, из-за тотальной автомобилизации региона и определенных условий, потребность в купле/продаже доступных вторичных транспортных средств, их обслуживании, ремонта, реставрации или даже обмена на более новую модель (включая продажу в кредит, лизинг и по системе trade-in) начала увеличиваться.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

Вопросами проектирования зданий и сооружений занимаются ученые кафедры «Архитектурное проектирование и дизайн архитектурной среды». Процесс формирования объектов типового назначения рассмотрен в трудах Х. А. Бенаи, особенности региональной архитектуры рассмотрены в трудах Е. А. Гайворонского, однако вопрос архитектурно-планировочной организации предприятий по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей практически не изучен.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

С момента первого серийного производства автомобилей и возможности его покупки большому количеству людей – началась глобальная автомобилизация населения. Данная тенденция со временем только усиливается, что приводит и к соответствующему росту авторынка по всему миру. Но

после появления на первичном рынке и спустя 3–7 лет эксплуатации автомобиль попадает на вторичный рынок, где его или перерабатывают, или заново продают по более выгодным условиям.

Проведя исследования и анализ в сфере зарубежного и отечественного опыта проектирования, строительства и эксплуатации авторынков и автосалонов, можно определить, что на данный момент существует довольно большое количество зданий и комплексов сооружений предприятий по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей, а также предприятий, частично выполняющих данные функции.

Несмотря на повсеместное распространение данных предприятий, их массивный спектр предоставляемых услуг, экономических возможностей и развитой инфраструктуры в особо крупных проектах, все равно большинство из них не эффективны и имеют довольно обобщенную структуру.

Если учитывать предпосылки и нужды в конкретном регионе, то возникает необходимость изучить и адаптировать принципы и приемы архитектурного проектирования, научные разработки и уникальные решения в широком спектре смежных по функционалу предприятий и комплексов для создания наиболее универсального и актуального решения с учетом уникальных требований и специфики.

Как на этапе проектирования, так и на этапе рабочей эксплуатации автосалонов и комплексов авторынков по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей существуют определенные проблемы, на которые стоит обратить внимание:

- размещение в городской среде или за её чертой в соответствии с оптимальной транспортной доступностью для выбранного типа проектирования;
- проблема определения оптимального количества функциональных зон с учетом выбранной направленности предприятия;
- создание узнаваемого образного решения автомобильного комплекса с учетом брендовой стилистики и композиционно-художественного исполнения;
- подбор правильного объема развлекательной зоны для посетителей, не вовлеченных в процесс купли-продажи и обслуживания автомобилей;
- проблема транспортной развязки;
- подбор конструктивного решения здания или комплекса зданий и сооружений;
- создание сооружения по противопожарным нормам и нормам гражданской безопасности;

Особый интерес вызывают специализированные здания и сооружения, которые уже соответствуют специфике работы с вторичными автомобилями, а также мультифункциональные автоцентры широкого профиля. Проанализировав крупные комплексы и более узконаправленные сооружения, направленные на работу с авторынком, можно выделить отдельную классификацию видов сооружений, которые частично или полностью входят в функциональные составы авторынков:

Объекты по продаже автомобилей:

- автомобильный центр с объектами по продаже и обслуживанию автомобилей;
- самостоятельный комплекс.

Объекты по обслуживанию автомобилей:

- самостоятельный объект;
- несколько объектов в одном комплексе.

Паркинги и автостоянки:

- самостоятельный объект;
- объект в составе общественного или жилого комплекса.

Автомобильные музеи:

- самостоятельный объект;
- объект в составе автомобильного комплекса.

Сами же авторынки в своем объемно-планировочном решении имеют очень большой спектр построения, которые варьируются в зависимости от самого авторынка. От его расположения и ограничения в городской среде и размера территории застройки до наличия специальных функциональных объектов. Из этого следует, что при проектировании авторынка стоит придерживаться двух основных схем проектирования предприятия, для которых создаются отдельные специальные архитектурно-планировочные решения:

1. Автосалон как самостоятельный объект с оптимальным распределением функциональных зон в сфере обслуживания и предоставляемых услуг, что является популярной методикой в отечественном опыте проектирования автосалонов. Особенно часто такой вариант встречается при возведении авторынка в структуре города. Такие предприятия не имеют композиционно-художественного

и объемно-планировочного развития вне рамок брендовых решений, но не лишены своей значимости;

2. Автосалон в составе автомобильного комплекса и функциональных предприятий, связанных с авторынком, что является популярной методикой в зарубежном опыте проектирования. Чаще всего встречаются за чертой города или на периферии. Вданном варианте композиционно-художественные и объемно-планировочные решения являются основной задачей, так как вследствие решений столь сложного и многофункционального комплекса вытекают такие решения, как вертикальное развитие сооружений для уменьшения территории застройки, которая впоследствии может быть эффективно использована для благоустройства территории комплекса, что стало популярной современной тенденцией. Также в своем конструктивно-техническом решении данный вариант имеет модульный тип зданий и сооружений, разделенный на функциональные блоки.

Нынешней тенденцией в наиболее удачных вариантах проектирования авторынков являются усилия, направленные на создания лучших условий для торговли, отдыха и развлечения посетителей, простоту в ориентировании по зонам обслуживания и торговли и экономичность.

ВЫВОДЫ

Тенденции в строительстве объектов автосалонов по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей имеют неутешительные прогнозы вследствие отсутствия контроля со стороны государственных структур над конкретной типологией предприятий по обслуживанию и продаже вторичных автомобилей, даже с учетом все повышающегося спроса на авторынке. Нет сформировавшейся единой нормативной базы по данному вопросу, на которую можно опираться. Количество функциональных зон и состав помещений существующих авторынков очень сильно варьируются в зависимости от направления и специфики работы конкретного автосалона, что усложняет нахождение решений. Но в любом случае для корректной работы автосалона следует предусмотреть такие функциональные зоны, как зону отдыха и развлечений посетителей и зону купли-продажи, а также отделять зону обслуживания автомобилей и административную зону от общего потока посетителей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бордуков, И. В. О перспективах автомобилизации городов [Текст] / И. В. Бордуков, Л. В. Архангельский // Сб. Проблемы городского транспорта. – Киев : Будивельник, 1966. – 123 с.
2. Боровик, Е. Н. Градостроительная организация хранения легковых автомобилей в городах [Текст] : автореф. дис... канд. техн. наук / Е. Н. Боровик. – М., 1973. – 19 с.
3. Давидович, Л. Н. Проектирование предприятий автомобильного транспорта [Текст] / Л. Н. Давидович. – М. : Транспорт, 1967. – 375 с.
4. Дынкин, А. Г. Перспективы развития индивидуального транспорта в Ленинграде [Текст] / А. Г. Дынкин, М. А. Пир // Градостроительство. Проблемы скоростного транспорта в крупных городах : Межведомств. респ. науч.-техн. сб. – Киев : Будівельник, 1969. – С. 12–17.
5. Комплексное развитие автомобильного транспорта крупных городов на примере г. Москвы [Текст] / Тезисы докладов II Всесоюз. науч.-техн. конф. ; 11–13 июня 1981 г., г. Москва. – М. : [б. и.], 1981. – 288 с.
6. Кочетков, А. В. Экономическая эффективность градостроительных решений [Текст] / А. В. Кочетков. – М. : Стройиздат, 1980. – 145 с.
7. Моев, В. Вокруг автомобиля [Текст] / В. Моев // Новый мир. – 1967. – № 7. – С. 288.
8. О развитии услуг по ремонту и строительству жилищ, построек для садоводческих товариществ, гаражей и других строений по заказам населения в 1986–1990 годах и на период до 2000 года [Текст] // Правда. – 1986. – 8 марта. – С. 49.
9. Пособие по размещению автостоянок, гаражей и предприятий технического обслуживания легковых автомобилей в городах и других населенных пунктах [Текст] / Киев НИИП градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984. – 73 с.
10. Самойлов, Д. С. Городской транспорт [Текст] : учебник для вузов / Д. С. Самойлов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Стройиздат, 1983. – 384 с.
11. СНиП II-60-75** Планировка и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов [Текст]. – Взамен СНиП II-К.2-62, СНиП II-К.3-62 и СН 296-64, СН 329-65 ; введ. 1976-01-01. – М. : Госстрой, 1985. – 65 с.
12. Горбанев, Р. В. Городской транспорт [Текст] : учеб. для вузов / Р. В. Горбанев. – М. Стройиздат, 1990. – 215 с.

Получено 18.01.2019

І. М. ЛОБОВ, О. О. ЦЮПКА
АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ З
ОБСЛУГОВУВАННЯ І ПРОДАЖУ ВТОРИННИХ АВТОМОБІЛІВ
ДОУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури»

Анотація. У даній статті були розглянуті сучасні проблеми архітектурно-планувальної організації підприємств з обслуговування та продажу вторинних автомобілів, які продиктовані нинішніми аспектами на сучасному етапі розвитку сфери типології і проектування, а так само особистими вимогами конкретних виробників, чия продукція проходить обслуговування і продається дистриб'юторами в даних будівлях та комплексах. Авторинки за своїм функціоналом і об'ємно-просторовим рішенням мають дуже широкі межі, що ускладнює створення конкретних типологічних норм.

Ключові слова: архітектурно-планувальна організація, проектування, автосалони, комплекс, вторинні автомобілі.

IGOR LOBOV, ALEXANDER TSIUPKA
ARCHITECTURAL AND PLANNING ORGANIZATION OF ENTERPRISES FOR
THE MAINTENANCE AND SALE OF SECONDARY CARS
Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture

Abstract. This article examined the current problems of the architectural and planning organization of the enterprises for the maintenance and sale of secondary cars, which are dictated by the current aspects at the current stage of development of the typology and design sphere, as well as by the personal requirements of specific manufacturers whose products are serviced and sold by distributors in these buildings and complexes. Car markets in terms of their functionality and spatial solution have very wide boundaries, which complicates the creation of specific typological norms.

Key words: architectural-planning organization, design, car dealerships, complex, secondary cars.

Лобов Игорь Михайлович – кандидат архитектуры, доцент кафедры градостроительства и ландшафтной архитектуры ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: градостроительное использование нарушенных территорий.

Цюпка Александр Алексеевич – студент архитектурного факультета ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: развитие общей методологии и типологии общественных зданий.

Лобов Ігор Михайлович – кандидат архітектури, доцент кафедри містобудування та ландшафтної архітектури ДОУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: містобудівне використання порушених територій.

Цюпка Олександр Олексійович – студент архітектурного факультету ДОУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: розвиток загальної методології та типології громадських будівель.

Lobov Igor – Ph. D. (Architecture), Associate Professor, Town-Planning and Landscape Architecture Department, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: town-planning use of disturbed territories.

Tsiupka Alexander – a student of the architectural faculty, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: the development of a common methodology and typology of public buildings.