

УДК 656.71(045)

О. А. Хлюпін*старший викладач кафедри архітектури
Національного авіаційного університету***М. В. Бутик***аспірант кафедри містобудування
Національного авіаційного університету*

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ В СИСТЕМІ АЕРОПОРТУ

Анотація: у статті дається стислий опис сучасного стану формування архітектури підприємств торгівлі в системі аеропорту, приведені їх характеристики, вимоги та висновки щодо раціонального розміщення.

Ключові слова: аеропорт, аеровокзал, підприємства торгівлі.

Важливою стороною світової економіки сучасності є прагнення економії часу, чому в чималій мірі сприяє авіаційний транспорт. Щорічно пасажиропотік зростає у середньому на 5 – 10%. Весь цей величезний потік пасажирів, а також вантажів і пошти проходить через аеропорт. Архітектура його незмінно пов'язана з розвитком цивільної авіації, економіки і науково-технічного прогресу на конкретному історичному етапі.

Аналіз історії розвитку архітектури аеропортів дозволяє визначити три етапи:

На першому етапі (від початку пасажирських перевезень до другої світової війни): – аеропорт – це аеродром, де не завжди є аеровокзал. А там де він є – це будова-коробка. Функціонально-технологічна схема цієї будівлі ще мало відпрацьована.

На другому етапі розвитку (з початку 50-х років до кінця 80-х) аеропорт – це аеродром + аеровокзальний комплекс. Генплан аеропорту перетворився від закріпленої схеми, з певною залежністю від метеоумов, до попарно-паралельних смуг. Аеровокзали з будівель-коробок через схеми з видовженням корпусу, з використанням фінгерів, пірсів і сателітів прийшли до схеми з системою єдиних модулів, нанизаних на транспортну магістраль, що з'єднує місто з аеропортом.

На останньому етапі: аеропорт – це аеродром + аеровокзальний комплекс + комплекси супутнього обслуговування, які забезпечують злиття економічних інтересів аеропорту і комерційної діяльності різноманітних підприємств. У сучасному аеропорту існує функціональна єдність: комплекс, який, власне, забезпечує повітряний рух (аеродром і технологічні будівлі та споруди),

комплекс пасажирського обслуговування (аеровокзальний комплекс), комплекс супутнього нетранспортного, сервісного обслуговування (підприємства торгівлі (ПТ)).

Розглянутий закордонний і вітчизняного досвід проектування і будівництва показує, що архітектурі аеропортів притаманні три основних стилістичних напрями: технологізм, романтизм, використання національних рис. Для технологізму характерна архітектура, позбавлена декору, естетика виражена інженерними засобами (конструкціями, фермами, посадочними елементами тощо). Будівлі аеровокзального комплексу трактуються як технологічні об'єкти обслуговування пасажирів і нічого більше. Романтизм в образних рішеннях будівель пасажирського комплексу аеропорту полягає в ідеалізованому відображенні ідеї руху, так характерної для повітряного транспорту. В останній час найбільше розповсюдження в архітектурі аеропортів набуло використання національних форм і прийомів, місцевих будівельних матеріалів. Так, наприклад, використання традиційних силуетів дахів, характерні для регіонів, стало найбільш поширеним композиційним рішенням аеровокзальних комплексів.

Постійне ускладнення процесу обслуговування пасажирів; підвищення вимог до безпеки як у повітрі, так і на землі; створення усе більш комфортних умов перебування пасажирів в аеровокзалі та в літаку; ускладнення конструкцій літаків, що веде до їх значного подорожчання, а також до більш жорстких вимог з підготовки персоналу. Усе це веде до того, що експлуатаційні витрати зростають швидше, ніж прибутки. Це створює ситуацію, в якій навіть при значних темпах зростання авіаперевезень власне транспортна діяльність аеропорту, як правило, стала збитковою.

Рішення цієї проблеми шляхом подорожчання авіаперевезень веде до відтоку пасажирів, іншим шляхом є розвиток нетранспортного обслуговування. В аеропорту розміщуються представництва різних фірм, торговельні і дозвільні підприємства, готельні комплекси, паркінги тощо. Для бізнесменів організація таких підприємств вигідна великою концентрацією потенційних споживачів в аеропорту. Супутній аеропорту бізнес забезпечує необхідний рівень доходів для зниження тарифів на перевезення, дозволяє залучити кошти для реконструкції, розширення і модернізації об'єктів аеропорту, оновлення парку машин, підвищення їх комфортабельності, безпеки, словом все, що дозволило б нашій цивільній авіації бути конкурентоспроможною на сучасному світовому ринку транспортних послуг. Отож, єдиний шлях залучення у аеропорт інвесторів – великі можливості купівлі-продажу на невеликій ділянці зі значною концентрацією людей.

Раціональна архітектурно-планувальна організація підприємств торгівлі сприятиме підвищенню комплексності та комфортності обслуговування пасажирів аеропорту, зменшенню експлуатаційних витрат при багатоцільовому використанні об'єктів, а також поліпшенню естетичних якостей аеровокзальних комплексів за рахунок включення в структуру аеропорту нового елемента.

Основою для формування системи торгівельного обслуговування в аеропорту є злиття наявних на даний момент двох тенденцій в розвитку аеровокзального комплексу. Перша тенденція – це посилення комерційного навантаження на існуючі об'єкти аеропорту: аеровокзал, готель, вантажний термінал тощо. Друга тенденція полягає в тому, що виділяються в окремі об'єкти будівлі транспортного і нетранспортного обслуговування пасажирів. Таку систему визнано прогресивною в усьому світі, оскільки вона дозволяє ефективно збільшувати пропускну спроможність аеровокзального комплексу, а також найповніше надавати нетранспортні послуги пасажиром аеропорту.

З метою систематизації архітектурних прийомів формування підприємств торгівлі в аеропортах варто їх класифікацію за найбільш характерними ознаками, які відбивають різні умови організації і функціонування: за потужністю (малі, середні, великі); за специфікою авіапотоків аеропорту (вантажні, пасажирські, вантажно-пасажирські); за умовами функціонально-технологічної кооперації (підпорядковані, допоміжні, самостійні); за об'ємно-планувальною структурою (однорівневі, багаторівневі, компактні, блочні, павільйонні, вбудовані, прибудовані, такі, що стоять окремо, точечні, атріумні, лінійні, кутові).

Вивчення діяльності підприємств торгівлі показує, що провідною його функцією є підприємництво. В процес підприємництва вступає дві сторони – товар і бізнесмен. Відповідно до цього виникає необхідність в забезпеченні деяких супутніх функцій: для товару – його зберігання і експозиції, для бізнесмена – умов для роботи, проживання, дозвілля та торговельно-побутового обслуговування. Усе це здійснюється в тісному взаємозв'язку з авіаційним і наземним транспортом.

Кожному виду діяльності відповідає певна функціональна зона. Так, транспортне обслуговування товару, а також його зберігання здійснюється в зоні вантажного складу, авіатранспортне обслуговування бізнесменів – в зоні аеровокзального комплексу аеропорту.

Для одержання додаткових прибутків необхідно забезпечити доступ відвідувачам і пасажиром аеропорту до установ торговельно-побутового обслуговування.

У даний час багато аеропортів України потребують реконструкції і розширення різних будівель і споруд. Розширення потребують аеровокзали в 14

аеропортах з 37 класифікованих в Україні. Аеровокзали потребують реконструкції в зв'язку із збільшенням обсягів перевезень на міжнародних авіалініях, а також у зв'язку з необхідністю підняття рівня комфорту до типового для західних аеропортів. Таким чином, при модернізації аеровокзал можна скооперувати з розгорнутою мережею установ торгівельно-побутового обслуговування, включати зали високого класу сервісу пасажирів, представництва фірм, виставкові зали. У складі аеровокзальних комплексів розрізняють підприємства торгівлі двох типів – безмитної торгівлі та торгівлі товарами, які не звільнені від мита. ПТ безмитної торгівлі знаходяться тільки в межах “стерильної зони”, інші повсюди. Підприємства торгівлі знаходяться відокремлено, чи згруповано, їх архітектурно-планувальні рішення можуть бути острівними, смуговими і замкненими.

Досвід проектування показує, що номенклатура підприємств торговельно-побутового і дозвільного обслуговування дуже різноманітна. Їх архітектурно-планувальна організація і площа приміщень мають вирішуватися в кожному конкретному випадку залежно від інвестиційного плану. Проектуються підприємства торгівлі в комплексі аеропорту, який будується наново, або в умовах реконструкції комплексу, який вже склався. Це може значно вплинути на розміщення об'єкту, тому що в другому випадку найбільше суттєвим стає наявність вільної території для забудови, що відповідає вимогам раціонального розміщення на ділянці.

Крім того процес купівлі-продажу не можна уявити без зберігання товарів, для цього існує вантажний склад. Найбільшим його планувальним елементом є головне складське приміщення. Спеціалізовані складські приміщення, а також службові та побутові приміщення персоналу варто компонувати навколо головного складського приміщення з одного, двох або трьох боків, при цьому залишається необхідний вільний фронт для безперешкодного завантаження і вивантаження.

Закономірне тяжіння підприємств торгівлі до пасажирського аеровокзального комплексу, який займає центральне місце в системі забудови аеропорту і є головною функціональною ланкою в обслуговуванні пасажирів.

Об'ємно-просторові рішення будівель ПТ визначає їх функціональна структура, величина будівлі, розміри і конфігурація ділянки забудови, її положення на генплані аеропорту, а також архітектура існуючого аеровокзального комплексу.

Приведена вище характеристика формування підприємств торгівлі в структурі аеропорту дозволяє зробити висновок, що раціональне розміщення ПТ на території аеропорту є важливим фактором у забезпеченні пасажирів сервісним обслуговуванням і впливає на його рентабельність. Виходячи з цього

до їх розміщення пред'являється така вимога, як максимально можливе наближення до перону і привокзальної площі – це дає скорочення шляхів проходження пасажирів в аеропорту, наближає підприємства торгівлі до споживача шляхом розміщення поблизу основних пасажиропотоків аеропорту, виключає небажані перехрещення потоків пасажирів, багажу, вантажів, бортпостачання, засобів технологічного обслуговування.

Література

1. Абызов В.А. Архитектура общественных зданий с гибкой планировкой / В.А. Абызов, В.В. Куцевич – К.: Будивельник, 1990. – 112 с.
2. Абызов В.А. Проектирование комплексов торгового-бытового обслуживания / В.А. Абызов, А.А. Гайдученя – К.: Будивельник, 1990. – Вып. 42. – с. 81-88.
3. Гайдученя А.А. Торговые предприятия и комплексы с гибкой планировкой и возможностью расширения / А.А. Гайдученя, Ю.Н. Онищенко // Строительство и архитектура. – К.: 1975. – Вып. 5. – с.18-21.
4. Ежов В.И. Архитектура общественных зданий и комплексов / В. И. Ежов, С. В. Ежов Д.В. Ежов; под общ. ред. В.И. Ежова.; Украинская академия архитектуры, Архитектурное бюро “ЕЖОВ”. – К.: ВИСТКА, 2006. – 380 с.
5. Комский М.В. Аэровокзалы / М.В. Комский, М.Г. Писков – М.: Стройиздат, 1987. – 199с.
6. Писков М.Г. Аэровокзальные комплексы аэропортов / М.Г. Писков – М.: Воздушный транспорт, 1983. – 158с.

Аннотация

В статье даётся сжатое описание формирования архитектуры предприятий торговли в системе аэропорта, приведены их характеристики, требования и выводы относительно рационального размещения.

Ключевые слова: аэропорт, аэровокзал, предприятия торговли

Annotation

In article the compressed description of formation of architecture of trading enterprises in airport system is given, their characteristics, the requirement and conclusions concerning rational placing are resulted.

Keywords: the airport, air terminal, trading enterprises