

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ПРИДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ

В.М. Шувалов

Инженерный факультет
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117193

В статье рассматриваются особенности архитектурного формообразования объектов дорожного сервиса в современных экономических условиях с позиций бизнеса и рекреационного девелопмента, предпринимателя и организатора объектов и инфраструктуры в придорожном пространстве. Определены направления в решении проблемы.

Ключевые слова: многофункциональность, придорожные рекреационные объекты, отдых путников, комплексы, рекреационный девелопмент, кластер, конкурентные преимущества.

Архитектурная типология объектов дорожного сервиса рассматривает: кемпинг, мотель, пункт общественного питания, площадка отдыха, автозаправочная станция, моечный пункт, предприятие торговли, станция технического обслуживания. На площадках отдыха предусматривают возможность осуществления кратковременного отдыха, приема пищи, и т.д. Для этого предусматривается освещение всей территории в темное время суток.

Анализ более 180 объектов дорожного сервиса Московской, Ленинградской, Нижегородской, Тульской, Ярославской, Архангельской областей и Приморского края показывает, что столы и скамейки, туалеты, мусоросборники отсутствуют в большинстве кемпингов и moteлей. Не организовано освещение территории. Перечень минимально необходимых услуг (1) не включает в себя скорую медицинскую помощь, отдых и кратковременную релаксацию водителей, отсутствуют места для самообслуживания путников.

В реальном проектировании объектов дорожного сервиса многие функции технического и общественного назначения совмещаются в одном или нескольких близко расположенных друг к другу зданиях. В дальнейшем эти объекты мы будем называть придорожными рекреационными объектами, а учитывая их многофункциональность и комплексность, назовем их придорожными рекреационными комплексами (ПРК).

Рекреационный девелопмент, направленный на развитие территории придорожного пространства посредством проектирования предприятий рекреации, заинтересован в переходе от создания единичных объектов придорожных рекреационных комплексов к формированию их связанной совокупности в форме кластеров. В социальной экономике под кластером понимается временное взаимодействие предприятий, пространственно соподчиненных и конкурирующих на одном рынке. Этим характеризуются производственные, агропромышленные,

сервисные и другие кластеры. Они стабильно используют потенциал ресурса рабочей силы и пространства региона [1. С. 221].

Отличие кластера ПРК в рекреационной сфере от всевозможных прочих сервисных кластеров в его маршрутной территориальной организации. Маршрут и соответствующий ему поток путников-автолюбителей и профессионалов связывает объекты, превращая их из конкурирующих во взаимодействующие элементы системы. Благодаря потоку формируется кластер ПРК, активизируется использование потенциала ресурса рабочей силы и пространства региона. По мнению А.Ю. Александровой, в рекреационной индустрии и туризме кластер играет решающую роль в формировании центров, привлечении в них посетителей и повышении их конкурентоспособности. В настоящее время в России идет процесс формирования ряда региональных и локальных кластеров. Систему взаимосвязанных фирм, организаций и учреждений в сфере путешествий и отдыха населения можно рассматривать как зарождающийся региональный туристский кластер [2. С. 61].

Основой методологии при проектировании придорожных рекреационных объектов в связанной совокупности в форме кластеров является системный подход и разработка архитектурной типологии зданий. Кластер ПРК рассматривается как динамично развивающаяся открытая система, включающая комплекс следующих подсистем: ландшафтно-градостроительная среда, структурно-функциональные зоны территории, архитектура отдельных зданий и сооружений, входящих в состав ПРК. Данные подсистемы составляют уровни, необходимые для типологического изучения объекта. ПРК представляет собой единое территориальное и композиционное целое, анализируемое по типологическим и архитектурным признакам (рис. 1).



Рис. 1. Уровни рекреационного потенциала регионального кластера ПРК

При проектировании объектов кластера ПРК должны учитываться: особенности места — региона строительства, этнические и религиозные особенности посетителей, требования по обслуживанию посетителей. Для нормального функционирования кластера ПРК необходимо предусмотреть прокат автомобилей, организовать общественный и экскурсионный транспорт. Для индивидуального транспорта необходимы станции ТО и АЗС. Для автомобилей необходимы открытые стоянки, боксы, гаражи. Основные архитектурные элементы составля-

ющие кластер ПРК: здания и сооружения (основные объекты), благоустроенная территория, природный ландшафт, малые архитектурные формы, синтез декоративных искусств, световой дизайн (рис. 2).

Привлекательность кластера ПРК или его основные потребительские свойства тесно связаны не только с уровнем комфорта обслуживания и зданий комплекса, но и с придорожным ландшафтом и уровнем его потенциала. Общий уровень потенциала среды кластера ПРК (Π_{cp} — его основные потребительские свойства) складывается из отдельных «элементарных» потенциалов среды:

$$\Pi_{cp} = \sum_{i=1}^n \Pi_i,$$

где Π_i — отдельный «элементарный» потенциал среды с учетом прогноза его изменения.

«Элементарными» составляющими компонентами потенциала среды ПРК являются следующие потенциалы региона или места: экологический, климатический, социальный, культурно-исторический и экономический, эстетический (см. рис. 1).

Для рационального решения архитектурной формы и оптимального поиска места расположения ПРК необходимо использовать многовариантные матрицы архитектурных элементов регионального кластера (рис. 3).



Рис. 2. Архитектурные элементы рекреационного регионального кластера ПРК

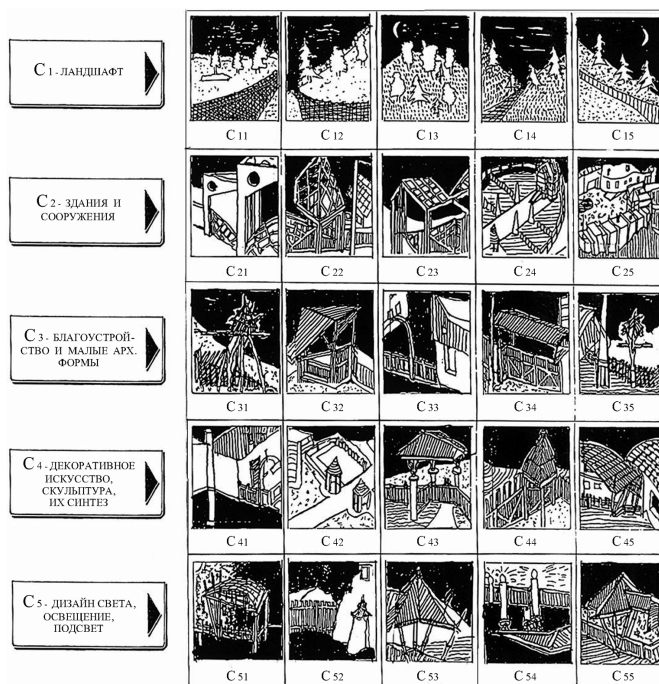


Рис. 3. Матрица оптимизации архитектурных элементов регионального кластера ПРК

Оптимизация поиска места расположения ПРК определится вектором требований архитектурного задания, учетом пожеланий заказчика, нормативной базой проектирования и скалярным произведением матрицы архитектурных элементов регионального кластера.

Основу рекреационной индустрии региона составляют малые предприятия. Зачастую это семейный бизнес. В рамках таких предприятий не могут производиться масштабные научные исследования. Это прерогатива административных органов управления. Стимулом для развития рекреационно-туристской отрасли должен стать не столько прямой экономический эффект, ощутимый в бюджете региона, но и улучшение социально-оздоровительных показателей, отражающих качество жизни, что наиболее важно для малозаселенных территорий России, таких экономических районов, как Западно-Сибирский, Восточно-Сибирский, Дальневосточный. Здесь фактическая плотность населения от 1,2 до 6,5 чел./км². Для успешного создания и функционирования регионального кластера ПРК необходимо разработать и внедрить стратегию управления, данная стратегия должна состоять из трех уровней: регионального уровня управления сферой, уровня управления организацией ПРК и внутриорганизационного уровня. Отличительными особенностями концепции является внимание, которое уделяется качеству туристских услуг, и обязательный учет региональной культурной или иной специфики. Целью разработки программы «Развитие рекреационной индустрии регионов» должно быть создание конкурентоспособного «продукта». Создание такого продукта невозможно без исследования структуры рекреационных потребностей регионов. Основой планирования развития рекреационной индустрии региона являются мониторинговые наблюдения потребительского рынка, целью которых является выявление и исследование мотиваций и спектра туристских потоков.

Под понятием «кластеры ПРК» понимаем географически сконцентрированную группу взаимосвязанных компаний и организаций рекреационной и туристской индустрии в конкретном районе страны, конкурирующих, но при этом ведущих совместную деятельность. Организацию и конкурентоспособность таких кластеров желательно описывать с помощью концепций циклично-волновой методологии.

Такой метод обуславливает получение дополнительного экономического эффекта, что особенно важно для оптимизации условий жизни населения, повышения качества жизни, создавая при этом предпосылки для обоснованного прогноза развития оптимальной структуры кластера. Циклы изменяются с течением времени: меняется их структура (появляются новые звенья, ветви, материалы), одни циклы заменяются другими, появляются новые.

В существующую концепцию необходимо ввести непроизводственную сферу, поскольку она является приоритетной при постиндустриальном развитии мировой экономики. Кроме того, непроизводственная сфера является основной в рекреационно-туристской индустрии. Такие циклы называем циклами рыночной экономики, которые будут характеризоваться всей совокупностью производственных и непроизводственных циклов (рис. 4).



Рис. 4. Циклы рыночной экономики и туристско-рекреационные кластеры

Недостаток кластерного подхода при регулировании развития придорожных рекреационных комплексов (ПРК) в регионах состоит в том, что внимание акцентируется на развитии единичных территорий с высоким уровнем рекреационного потенциала, в то время как многие другие части региона остаются за пределами проектов. В придорожные рекреационные проекты может быть вовлечена вся территория придорожного пространства без исключения. За счет единичных объектов невозможно выйти на новый уровень развития рекреационной индустрии региона. Включить регион в крупные региональные и международные процессы можно только с помощью возможностей всего региона. Через развитие системы объектов ПРК можно выйти на принципиально иные масштабы этой деятельности. Для этого необходимо использовать только кластерный подход.

Одним из основных принципов рекреационного районирования должен быть принцип завершенности маршрутов, а также учет выделения их конкурентных преимуществ. В пределах выделенных районов необходимо наметить территории, которые отличались бы выражением какого-либо основного преимущества. В таком случае каждый район мог бы предлагать свой особенный «продукт» и дополнять другие в региональной системе. Рассматриваемый район при таком подходе является протокластером, т.е. территорией, потенциально способной выполнять рекреационные функции. Доминантой кластера ПРК может быть как объект инфраструктуры (средство размещения), так и объект туристского интереса (рекреационный комплекс).

Конкуренцию между региональными кластерами можно определить как «соперничество между регионами». Конкуренция за привлечение различных видов ресурсов, товаров, услуг, капитала, инвестиций и населения данного региона обусловлена совокупностью экономических, социальных, научно-образовательных, экономико-географических, информационных, институциональных, гео-

политических и иных факторов. Используя разнообразные архитектурные конструктивные и функциональные типы регионального кластера ПРК, необходимо усиливать борьбу за потребителя услуг через создание требуемого уровня комфорта [3—6].

Для определения конкурентоспособности территории на основе маркетинговых исследованиях составляется рейтинг регионов. В первую очередь это касается комплексного анализа конъюнктуры товарных рынков, исследования привлекательности и имиджа территории, анализа инфраструктурной обеспеченности, информационной привлекательности, имиджа территории или кластера. Под имиджем кластера и региона понимаем совокупность эмоциональных и рациональных представлений, вытекающих из сопоставления всех признаков кластера и территории, собственного опыта людей и слухов, влияющих на создание определенного образа. Иначе говоря, среди элементов имиджа следует выделять объективную и субъективную составляющие. Важнейшей объективной составляющей имиджа кластера является совокупность конкурентных преимуществ и недостатков [5; 6].

ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Портер М.Э.* Конкуренция / Пер. с англ. — М.: Дом Вильямс, 2001. [*Porter M.E.* Konkureziy. — М.: Dom Velyams, 2001.]
- [2] *Александрова А.Ю.* Туристские кластеры: содержание, границы, механизм функционирования // Современные проблемы сервиса и туризма. — 2007. — № 1. — С. 51—61. [*Aleksandrova A.Y.* Turistskie klasteri: sodержanie, mexanizm phynkzeonirovaniy // Sovremennie problemi servisa e turizma. — 2007. — № 1. — С. 51—61.]
- [3] *Поморов С.Б., Ниценко А.А.* Придорожный автосервис: генезис и развитие. — Барнаул: АКIPKPO, 2012. [*Pomorov S.B., Ntcenko A.A.* Pridorojniy avtosirovis: genezis e razvitie. — Barnaul: AKIPKPO, 2012.]
- [4] *Анимица Е.Г.* Конкуренция в территориальном измерении // Интеграция: власть, наука, производство. — 2003. — № 1. — С. 38—42. [*Animiza E.G.* Konkureziy v terretorialnom izmerenii // Integraziy: vlast, nauka, proizvodstvo. — 2003. — № 1. — С. 38—42.]
- [5] *Шувалов В.М.* Развитие форм придорожных рекреационных комплексов. — М.: Архитектура-С, 2012. [*Shuvalov V.M.* Razvitie phorm pridorojnih rekreazionnix kompleksov. — М.: Arxitektura-C, 2012.]
- [6] *Шувалов В.М.* Архитектура объектов дорожного сервиса. Монография. — М.: Издательство МГОУ, 2011. [*Shuvalov V.M.* Arxitektura obektov dorojnogo sirovisa. Monographej. — М.: Izdatelstvo MGOU, 2011.]
- [7] *Шувалов В.М.* Развитие рекреационной архитектуры в постиндустриальном обществе. Архитектурная наука и образование // Научная конференция МАРХИ, том IV. — М.: Архитектура-С, 2003. С. 198—202. [*Shuvalov V.M.* Razvitie rekreazionnoi arxitekturi v postindustrialnom obshestve // Nauchvay konpherenziy MARXI, tom IV. — М.: Arxitektura-C, 2003. С. 198—202.]

PROBLEMS OF FORMATION OF THE ARCHITECTURE OF ROADSIDE COMPLEXES

V.M. Shuvalov

Engineering Faculty
People's Friendship University of Russia
Miklukho-Maklaya str., 6, Moscow, Russia, 117198

The article discusses the architectural features of formation of objects of road service in the current economic conditions, business and recreational development, entrepreneur and organizer of the objects and the roadside infrastructure in space. In the article definitions the directions in decision of the problem.

Key words: multifunctionality, roadside recreational facilities, leisure travelers, complexes, recreational development, cluster, competitive advantages.