

Вестник Томского государственного  
архитектурно-строительного университета.  
2023. Т. 25. № 6. С. 29–43.

ISSN 1607-1859 (для печатной версии)  
ISSN 2310-0044 (для электронной версии)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo  
arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta –  
Journal of Construction and Architecture.  
2023; 25 (6): 29–43.  
Print ISSN 1607-1859  
Online ISSN 2310-0044

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 725.381.3

DOI: 10.31675/1607-1859-2023-25-6-29-43

EDN: VSSDWR

## ЭВОЛЮЦИЯ АРХИТЕКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ И СССР

**Сергей Алексеевич Никишин, Сергей Федорович Дядченко,  
Елена Александровна Сухинина**

*Саратовский государственный технический университет  
имени Ю.А. Гагарина, г. Саратов, Россия*

**Аннотация.** Прогресс автомобильного транспорта с конца XIX в. и новизна выдвигаемых этим процессом задач потребовали интенсивного типологического поиска новых и по сути инновационных архитектурных решений. Архитектура объектов обслуживания автомобильного транспорта непосредственно связана с современным ей этапом развития автомобиля как транспортного средства в технологическом и социально-экономическом аспектах. В статье рассматриваются ключевые периоды эволюции архитектурной типологии объектов обслуживания автомобильного транспорта в России и СССР.

**Целью исследования** стали анализ и обобщение типологических особенностей формирования архитектуры обслуживания автомобильного транспорта в России в зависимости от технологического и социального факторов.

**Результаты и выводы.** Выявлены этапы формирования типологии объектов обслуживания автомобилей в России и СССР: дореволюционный, советский довоенный, советский послевоенный и постсоветский. Показано, что объекты обслуживания автомобильного транспорта во взаимосвязи с развивающейся автотранспортной сетью с начала XX в. становятся значимыми элементами застройки городов, во многом определяющими их новый облик и образ.

**Ключевые слова:** архитектурное формирование, инфраструктура обслуживания автомобильного транспорта, эволюция типологических изменений

**Для цитирования:** Никишин С.А., Дядченко С.Ф., Сухинина Е.А. Эволюция архитектурных объектов обслуживания автотранспорта в России и СССР // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2023. Т. 25. № 6. С. 29–43. DOI: 10.31675/1607-1859-2023-25-6-29-43. EDN: VSSDWR

ORIGINAL ARTICLE

## EVOLUTION OF TRANSPORT SERVICE ARCHITECTURE IN RUSSIA AND THE SOVIET UNION

**Sergei A. Nikishin, Sergei F. Dyadchenko, Elena A. Sukhinina**

*Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, Saratov, Russia*

**Abstract.** The article studies in the national history of the architectural typology evolution of transport services in Russia and the Soviet Union. The progress of motor transport since the

end of the 19th century and new tasks put forward by this process, require an intensive typological search for innovative architectural solutions. Since the beginning of the 20th century, motor transport services together with the developing motor transport network become significant elements of the urban development, largely determining their new image. The architecture of transport service facilities directly relates to the current development of vehicles in technological and socio-economic aspects.

The purpose of the study is to analyze and generalize the architecture typology of the transport service in Russia, depending on technological and social factors.

**Keywords:** architectural formation, road transport service, typology evolution

**For citation:** Nikishin S.A., Dyadchenko S.F., Sukhinina E.A. Evolution of transport service architecture in Russia and the Soviet Union. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2023; 25 (6): 29–43. DOI: 10.31675/1607-1859-2023-25-6-29-43. EDN: VSSDWR

Начавшееся в конце XIX в. активное развитие автотранспорта, появление в связи с этим новых задач требуют своевременных архитектурных решений. Объекты обслуживания автотранспорта в совокупности с развивающейся автотранспортной сетью с начала XX в. становятся значимыми элементами застройки городов, формирующими их новый облик и образ. Этапы эволюционного развития автомобиля как транспортного средства определяют типологические особенности архитектуры объектов обслуживания автомобильного транспорта, в том числе в технологическом и социально-экономическом аспектах.

Цель исследования: проанализировать и обобщить типологические особенности формирования архитектуры обслуживания автомобильного транспорта в России в зависимости от технологического и социального факторов.

Технологический фактор отображает как уровень инженерного совершенства конструкции автомобиля, так и его эксплуатационные характеристики, неразрывно связанные с вопросами обслуживания и необходимостью поддержания исправного технического состояния.

Первые автомобили были сложны в эксплуатации, требовали частых текущих и непредвиденных ремонтов, замены технических жидкостей и регулировки, надежность конструкции нуждалась в доработке. Возникла потребность в достаточно большом количестве разнообразных в функциональном отношении помещений для выполнения ремонтных работ. Первые гаражи стали своеобразными многофункциональными комплексами для автомобилистов. Они включали в себя помещения для технического обслуживания, место заправки и хранения топлива, помещения администрации и охраны, зал ожидания для посетителей, магазин продажи запасных частей и инструментов, столовую и даже квартиры или комнаты для водителей-механиков, надстроенные над гаражными боксами. Подобные гаражные комплексы часто располагались в прямой доступности с территории зданий доходных домов, для большего удобства частных владельцев, лично эксплуатирующих автомобиль.

На начальном этапе автомобилизации в конце XIX – начале XX в. происходили существенные изменения в конструкции автомобиля, и соответственно им менялись требования по его обслуживанию и эксплуатации. Можно привести несколько характерных примеров. Так, замена масла в двигателях первых конструкций происходила через каждые 100–500 км. По мере повы-

шения технологичности двигателей и улучшения состава моторных масел этот интервал в 1920–40-х гг. составлял 1000–2000 км, а после 1950-х гг. – более 5000 км и постепенно начал приближаться к современным показателям [1]. В период 1910–30-х гг. происходит повышение надёжности, совершенствование конструкции и технологии производства автомобильной покрышки. Это время изобретения корда, препятствующего «пробитию» колеса, и водоотводящего протектора. Пробег первых покрышек составлял не более нескольких сотен километров и начал достигать показателей в 4500 км только в 1910-х гг., 8000 км – в 1920-х гг., а после 1930-х гг. стал приближаться к современным показателям [2, 3]. Тенденция увеличения ресурса и надёжности применима и ко многим другим элементам и системам автомобиля, например к свечам накаливания, тормозным колодкам и приводным ремням.

Период 1920-х гг. характеризуется ростом мощности двигателей автомобилей. Это позволило применять более тяжёлый закрытый кузов, пришедший на смену открытому 1900–10-х гг. Сами кузова стали цельнометаллическими, без деревянных каркасных элементов и отличались повышенной надёжностью. Это позволяло хранить автомобили на открытых стоянках и снизить потребность в зданиях для хранения автомобилей, неизбежную на первоначальном этапе автомобилизации. Металлический кузов также привел к сокращению площади ремонтных, складских и сушильных помещений, необходимых для кузовных, малярных и обивочных мастерских.

Не менее важно проследить эволюцию социальных аспектов автомобилизации. На начальном этапе автомобиль имел эксклюзивную аудиторию владельцев. В Российской империи – это семья императора и его приближенные, верхняя прослойка дворянства, круг министров, крупных промышленников и общественных деятелей. Первыми автомобилями, появившимися в России, большинство источников отмечают автомобили Собственного Его Императорского Величества, располагавшиеся в гараже в Царском Селе. В послереволюционный период автомобильный транспорт был полностью обобществлен. В СССР в крупнейших городах шло активное развитие общественного автотранспорта. Весь автомобильный транспорт имел государственно-ведомственную принадлежность. Первые автомобили для персонального использования появились в послевоенный период. Со строительством Волжского автозавода стало возможным говорить о массовом персональном автомобиле в СССР. В постсоветский период уровень автомобилизации населения быстро достиг показателей, сопоставимых с европейскими странами. В советский период была создана достаточно развитая инфраструктура обслуживания государственного и муниципального автотранспорта при явной недостаточности объектов обслуживания индивидуального автотранспорта.

Архитектурное формирование и развитие типологии объектов обслуживания автомобильного транспорта в решающей мере определялись уровнями технологического и социально-экономического развития в конкретный временной период. Рассмотрим основные временные этапы эволюции объектов автомобильного транспорта.

Первыми автомобилями, появившимися в России, принято считать автомобили Собственного Его Императорского Величества. Для них в Царском

Селе (Санкт-Петербург) в конце 1905 г. был построен гараж по проекту архитектора дворцового управления С.А. Данини. Гараж представлял собой здание в англосаксонском стиле с элементами фахверка. На первом этаже располагалась стоянка автомобилей, мастерские, складские и подсобные службы гаража, а также каретник для традиционных экипажей, сохранивший свою актуальность ввиду дорожных, климатических и социокультурных факторов.

В 1906 г. начал функционировать первый в России Императорский моторизованный гараж. Второе здание гаража было возведено в 1907–1908 гг. архитектором В.А. Липским и приобрело неофициальное название «дом Кегресса». В нем разместились канцелярия, цейхгауз, кладовые, малярная и столярная мастерские, а также резиденция начальника технической службы и личного шофера императора Николая II Адольфа Кегресса. Особенность здания – скульптурный барельеф, изображающий автомобильные гонки [4].

Третье здание, так называемый Белый гараж, решено в неоклассическом стиле. Гараж был построен в 1913 г., автор проекта – архитектор Петергофского дворцового управления А.К. Миняев. Внутреннее пространство представляет собой единый зал-манеж на 40 автомобилей, перекрытый металлическими фермами с фонарем верхнего света. Гараж был оснащен электромеханическими подъемными воротами, оборудованием для мойки, системой вентиляции и отопления и всевозможными станками, необходимыми для ремонта деталей и механизмов автомобиля<sup>1</sup>.

Следует учитывать, что специализированных станций технического обслуживания по ремонту в то время не было. В начале следующего десятилетия автомобиль получает более широкое распространение, что находит отражение в архитектуре гаражей. Так, строения автомобильной фирмы Крюммеля (Санкт-Петербург) в Ковенском переулке (проект архитектора Я.З. Блувштейна) (рис. 1) и на пересечении Дивенской и Малой Монетной улиц (проект архитектора А.В. Болотникова) (рис. 2) – пример многофункционального гаражного комплекса, ключевой особенностью которого стали многоуровневость и устройство лифтов, что особенно важно в условиях плотной застройки города [5, 6]. В гараже на Дивенской улице располагалось 120 автомобильных боксов – по 30 на каждом этаже. Они размещались вокруг центрального лифтового узла с тремя отдельными лифтами для подъема на каждый этаж. В строении важную конструктивную роль играет шахта, являясь монолитным узлом жесткости рамного каркаса. Фасад здания лишен изысканных элементов декорирования – выполнен в стилистике промышленной архитектуры. Благодаря расширившемуся кругу собственников гаражи получили наиболее новаторские на исследуемый момент времени строительные решения, выразившиеся в применении железобетонных конструкций, лифтов, вентиляции, отопления и электричества [7]. Необходимо отметить, что цилиндрическая форма объектов обслуживания автотранспорта в зарубежной практике проектирования данного периода не встречалась, а применение лифтов стало исключительно новаторским для своего времени решением, что позволяет утверждать о передовых

<sup>1</sup> История гаража // ГУП г. Москвы «Дирекция гаражного строительства»: [сайт]. URL: <http://www.mskgarage.ru/ru/stati/istoriya-garazha/> (дата обращения: 07.12.2022).

позициях российских архитекторов в разработке типологии объектов обслуживания автомобилей. Таким образом, к середине 1910-х гг. сформировалась типология гаража, где в одном объеме или едином комплексе зданий располагались все элементы инфраструктуры, необходимые для хранения, заправки и обслуживания автомобиля.

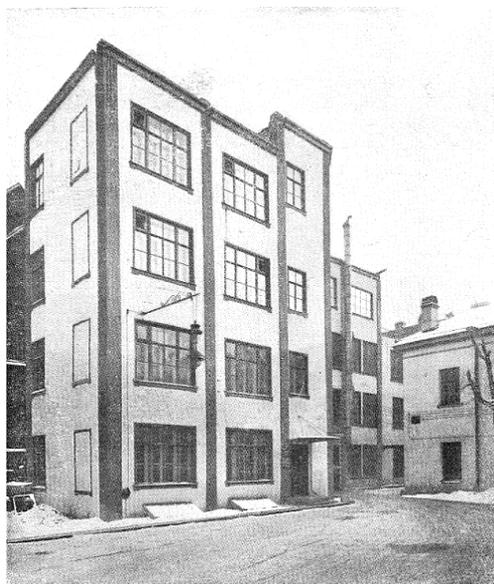


Рис. 1. Гараж автомобильный фирмы К.Л. Крюммеля в Ковенском переулке. 1909 г. Архитектор Я.З. Блувштейн [8]  
Fig. 1. Automobile garage of K.L. Krummel's company in Kovensky Street. 1909. Architect Ya.Z. Bluvshstein [8]

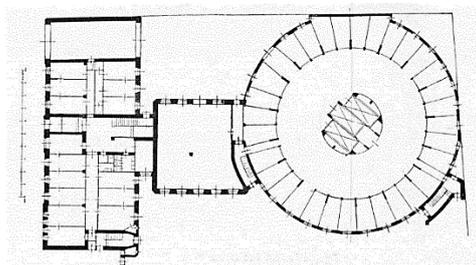
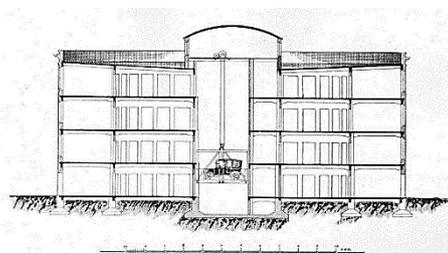
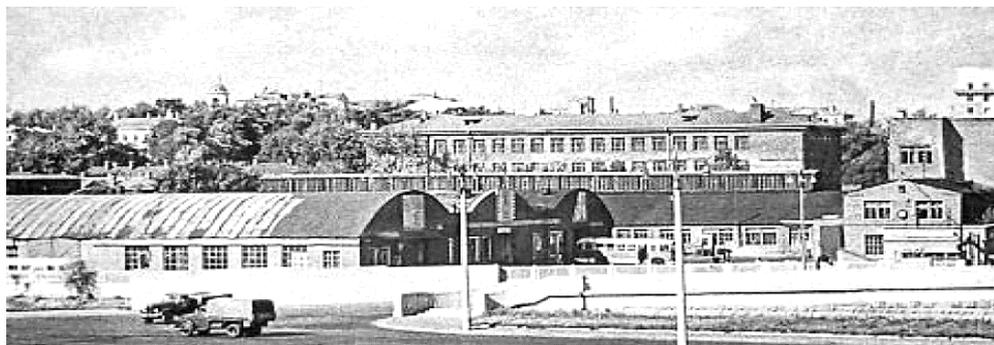


Рис. 2. Гараж автомобильный фирмы К.Л. Крюммеля на Дивенской улице. 1913 г. Архитектор А.В. Болотников<sup>2</sup>  
Fig. 2. Automobile garage of K.L. Kryummel company on Divenskaya Str., 1913. Architect A.V. Bolotnikov

<sup>2</sup> Морозова К. 10 самых интересных старинных петербургских гаражей. URL: <https://www.sobaka.ru/city/city/93159> (дата обращения: 07.12.2022).

Последовавшее за революционными событиями 1917 г. изменение социально-политического устройства страны предопределило радикальную смену принципов и практики архитектурного проектирования объектов обслуживания автомобилей. На смену частному заказчику пришел государственный заказ. После переноса столицы из Петербурга Москва становится городом с активно развивающейся инфраструктурой в сфере обслуживания автомобилей. Меняется структура автотранспорта – персональных автомобилей становится меньше, доминирующую позицию занимают автобусы и грузовые автомобили. Соответственно меняется и заказ на проектирование объектов обслуживания транспорта. Сложная экономическая ситуация, отсутствие собственного автомобильного производства затрудняли поддержание автопарка в исправном состоянии (первое время включавшего преимущественно автомобили бывшего Императорского правительства), низкий ресурс автомобилей того времени – 75 тыс. км, или около 7 лет (согласно исследованиям аналитической компании R.L Polk) – все это требовало больших площадей для технического обслуживания и обширных складских территорий для неисправных единиц техники и ремонтных деталей [8, 9, 10].

Наиболее востребованными становятся автобусные парки с использованием большепролетных конструкций покрытий с учетом габаритов автобусов. Манежного типа автопарки середины 20–30-х гг. XX в. в первую очередь решали задачи хранения дорогих импортных автобусов под кровлей при относительно небольшой территории, занимаемой ремонтными постами (рис. 3, 4) [11].



Автобусный парк на Дружинниковской ул.

Автор проекта инж. П. Д. Моргунов



Фасад гаража

Рис. 3. Дружинниковский автобусный парк, 1928–1931 гг. Архитектор П.Д. Моргунов, инженер Л.Н. Давидович. Фотография 1960-х гг.<sup>3</sup>

Fig. 3. Druzhinnikovskiy bus depot, 1928–1931. Architect P.D. Morgunov, engineer L.N. Davidovich. Photograph of the 1960s

<sup>3</sup> URL: [www.pastvu.com/\\_p/a/f/4/d/f4dbe2ad3486b4b552d9bc8ee769f784.jpg](http://www.pastvu.com/_p/a/f/4/d/f4dbe2ad3486b4b552d9bc8ee769f784.jpg)



Рис. 4. Автобусный парк на Ордынке, 1926 г. Архитектор М.Е. Приёмывшев<sup>4</sup>  
 Fig. 4. Bus depot on Ordynka, 1926. Architect M.E. Priyomyshev

Для хранения ведомственного легкового транспорта использовались многоэтажные гаражи с въездной рампой, поскольку применение лифтов представлялось менее эффективным в экономическом и эксплуатационном отношении. Период 1920–30-х гг. представляет несомненный архитектурный интерес и связан с именем К.С. Мельникова. Ему принадлежит авторство целого ряда авангардных проектов гаражей с разработкой новых схем их функционально-планировочной организации (рис. 5–8) [12].

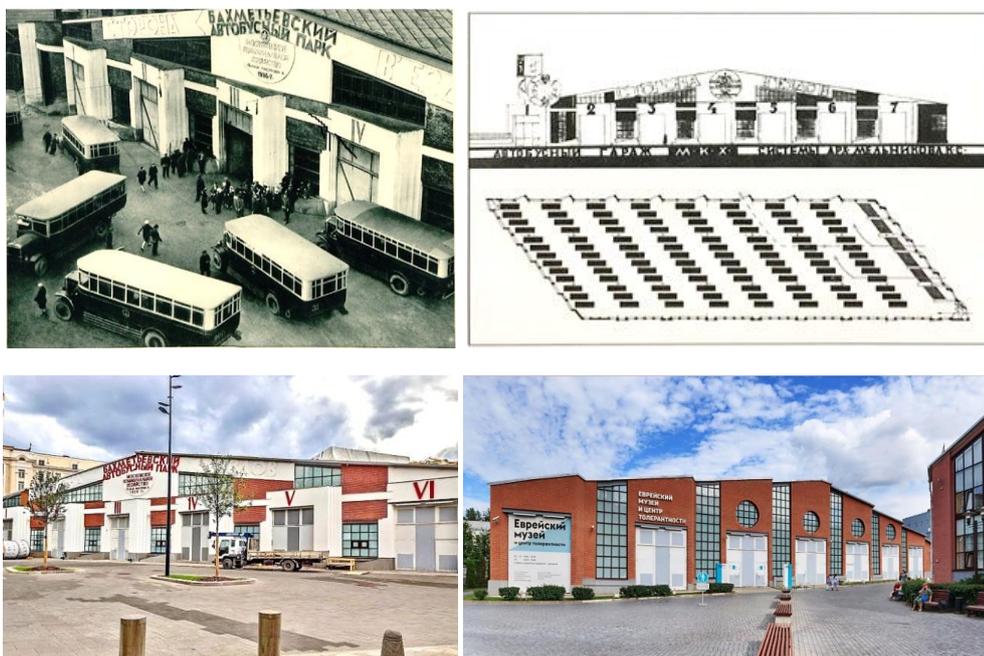


Рис. 5. Бахметьевский автобусный парк. 1927 г. Архитектор К.С. Мельников [12]  
 Fig. 5. Bakhmetevsky bus depot, 1927. Architect K.S. Melnikov

<sup>4</sup> URL: <https://pastvu.com/p/418066>

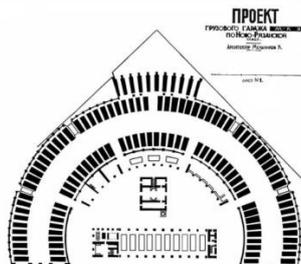


Рис. 6. Гараж на Новорязанской улице. 1929 г. Архитектор К.С. Мельников [12]

Fig. 6. Garage on Novoryazanskaya Street, 1929, Architect K.S. Melnikov



Рис. 7. Гараж Госплана на ул. Авиамоторной. Административный корпус. 1935–1936 гг. Архитекторы: К.С. Мельников, В.И. Курочкин, инженер А.И. Здрок<sup>5</sup>

Fig. 7. Gosplan Garage on Aviamotornaya Street. Administrative building, 1935–1936 Architects K.S. Melnikov, V.I. Kurochkin, engineer A.I. Zdrok

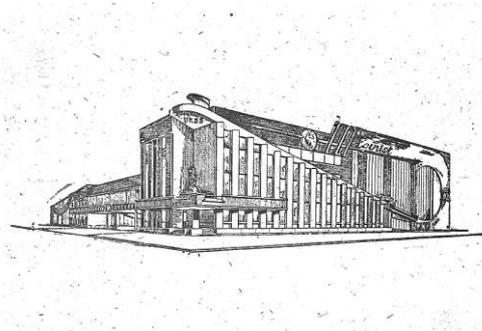


Рис. 8. Гараж «Интуриста». 1932 г. Архитектор К.С. Мельников [12]

Fig. 8. Garage "Intourist", 1932. Architect K.S. Melnikov

<sup>5</sup> URL: [www.pastvu.com](http://www.pastvu.com)

В рассматриваемый временной период данная типология определяла архитектурный, образный и инженерный прогресс молодого государства, в известной мере став его символом и визитной карточкой. В целом довоенный период характеризуется формированием моноблочной структуры манежного (для автобусов) или многоэтажного (для персональных ведомственных автомобилей) стояночного комплекса с зоной технического обслуживания в самом блоке или прилегающих объектах<sup>6</sup> [13].

В 1926 г. была построена первая автозаправочная станция, что позволило отказаться от газгольдеров и заправочных постов в составе гаражей, повысив уровень их безопасности. Однако массовое распространение АЗС получат ближе к середине 1930-х гг. В 1930 г. появилась первая в СССР станция технического обслуживания автомобилей. Начался процесс вычленения отдельных функционально-технологических элементов обслуживания автомобилей из моноблока гаража. Тем не менее для довоенной отечественной практики была характерна концентрация практически всех видов обслуживания в крупных комплексах автобусных, грузовых, таксомоторных, ведомственных автопарков, рембаз и ремзаводах [14].

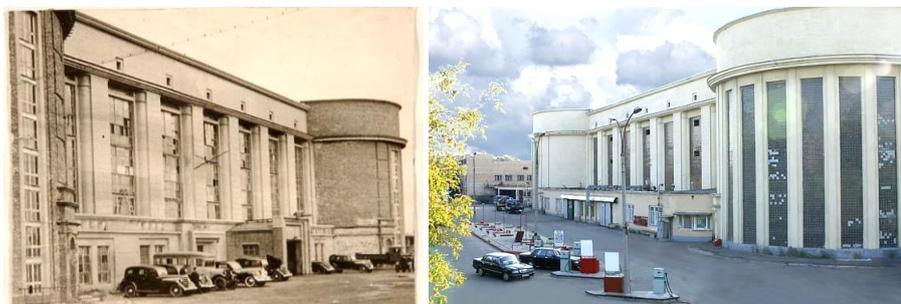
Благодаря комплексу технических совершенствований, надёжность конструкции автомобиля к 1930-м гг. позволила существенно сократить количество и площади помещений, необходимых для их обслуживания. При проектировании зданий гаражей стало возможным отказаться от учёта обширного числа складских помещений для хранения запасных частей и инструментов, обеспечить уменьшение площадей ремонтных зон [15].

С открытием в 1929 г. Горьковского автомобильного завода появляются новые массовые модели легковых автомобилей Газ А (с тентовым кузовом, предполагающим гаражное хранение, 1932 г.) и Газ М (с закрытым кузовом, 1936 г.). Техническое состояние новых автомобилей, появление в достаточном количестве и доступе необходимых запасных деталей, развитие технологии производства цельнометаллического кузова, устойчивого к воздействиям окружающей среды, позволившее сократить потребность в большом количестве ремонтных, складских и технических площадей в объёме здания, – все это дало возможность перенести строительство ведомственных гаражей на центральные московские улицы и обеспечить соответствующее их эстетическим требованиям оформление фасадов [9, 16]. Такие здания гаражей могли выходить на красную линию застройки и представляли собой единый многоэтажный комплекс. Основным архитектурным стилем в этот период становится неоклассицизм (рис. 9, 10).

В послевоенный период интенсивное экономическое развитие повлекло за собой процесс модернизации и расширения инфраструктуры транспортных парков общественного и грузового автотранспорта. Достраиваются объекты, строительство которых было начато в довоенный период, преимущественно выполненные в стиле неоклассицизм. Позднее происходит активное строительство новых объектов для хранения и текущего обслуживания автотранс-

<sup>6</sup> Российская Федерация. Правительство. Об утверждении границ территорий объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) регионального значения (с изменениями на 8 октября 2019 г.): Постановление Правительства Москвы от 16 марта 2011 г. № 66-ПП.

порта. Для крупноузлового агрегатного и восстановительного кузовного ремонта создавались объекты авторемонтных баз, также занимавшихся обслуживанием служебных легковых автомобилей ведомств, в то время как текущий ремонт и техническое обслуживание этих автомобилей осуществлялись в основном в небольших служебных гаражах [17].



*Рис. 9.* Гараж Академии наук. 1935 г. Архитектор П.Д. Моргунов, инженер Ю.С. Фельзер<sup>7</sup>  
*Fig. 9.* Garage of the Academy of Sciences, 1935. Architect P.D. Morgunov, engineer Yu.S. Felser



*Рис. 10.* Гараж ЦИК СССР и ВЦИК (ул. Пресненский вал, д. 9). 1936–1938 гг. Архитекторы: М.А. Минкус, Л.В. Варзар, инженер Л.Н. Давидович<sup>8</sup>  
*Fig. 10.* Garage of the Central Executive Committee of the USSR and the All-Russian Central Executive Committee on (9, Presnensky Val, 1936–1938. Architects M.A. Minkus, L.V. Varzar, engineer L.N. Davidovich

Ярким примером архитектуры данного периода являются проекты ленинградских автобусных парков, большинство из которых связаны с именем архитектора Э.М. Хевелёва. Более поздние здания Киевского автопарка № 7, автобазы обкома КПСС в Санкт-Петербурге и первого в Советском Союзе Василеостровского паркинга служат примером этапа перехода к развитию личного автотранспорта. Данные объекты обладают передовыми конструктивными и архитектурно-планировочными решениями, в которых отражено сочетание манежной структуры здания, большого количества остекления и применение сборных железобетонных конструкций (рис. 11–13).

<sup>7</sup> URL: <https://wikimapia.org/26797108/ru/%D1%83%D0%BB-%D0%92%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0-21>

<sup>8</sup> URL: <https://moscowcity.vsedomarossii.ru/en/house/131372>

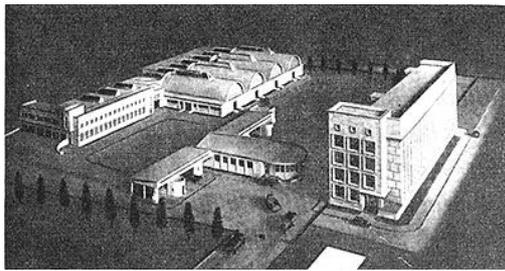


Рис. 11. Здание гаража ЛСПО (Ленинградского совета потребительских обществ). Московский пр., 94/ул. Киевская, 1. 1931 г. Архитектор Э.М. Хевелёв<sup>9</sup>  
 Fig. 11. Garage of the Leningrad Council of Consumer Societies, 94, Moskovsky Ave., 1931. Architect E.M. Hevelev

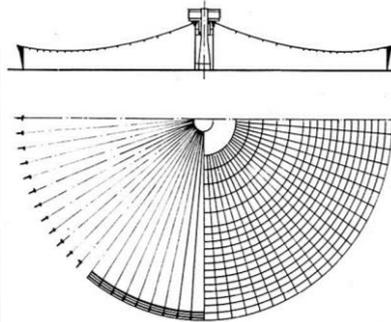
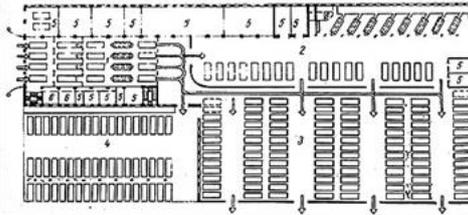


Рис. 12. Киевский автобусный парк № 7. 1973 г. Архитектор В. Зинкевич [17]  
 Fig. 12. Kiev bus depot N 7, 1973. Architect V. Zinkevich

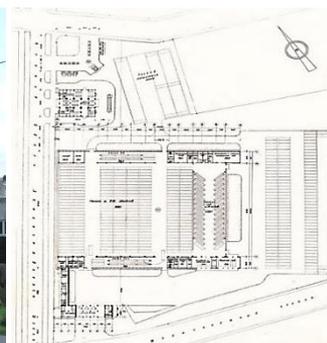


Рис. 13. Автобусный парк № 5. 1966 г. Архитектор Э.М. Хевелёв<sup>10</sup>  
 Fig. 13. Bus depot No 5, 1966. Architect E.M. Hevelev

<sup>9</sup> URL: [https://ic.pics.livejournal.com/photodeds/88910108/1068009/1068009\\_original.jpg](https://ic.pics.livejournal.com/photodeds/88910108/1068009/1068009_original.jpg)

<sup>10</sup> URL: <https://www.citywalls.ru/house4752.html?s=9afmeljnpi4levhjpm4dcti05i>

Период 1950–70-х гг. характеризуется ещё большей типологической децентрализацией – становлением типологии станций технического обслуживания (СТО) и появлением разнообразных специализированных мастерских и центров обслуживания автотранспорта. В это же время создаются первые специализированные автомобильные магазины (1948 г. Москва, Бакунинская ул., 21). Массовый персональный автомобиль – главное событие данного временного этапа. Меняются задачи, и модифицируется типология объектов обслуживания – проектируются первые фирменные центры обслуживания и продаж автомобилей, автомобильных заводов ВАЗ и «Москвич». Впервые возникает задача обслуживания не только собственно автомобиля, но и клиентов автоцентров. Осознается необходимость устройства зоны ожидания, демонстрационных залов, магазинов сопутствующих товаров, кафе и т. п. Эта задача, тем не менее, будет решена позднее, в 2000-х гг. с непосредственным массовым распространением дилерских центров.

В советский период значительную часть нагрузки по обслуживанию персональных автомобилей берет на себя частный сектор – появляются мастерские в индивидуальных гаражных боксах. Индивидуальные боксовые, как правило установленные или построенные силами владельцев, гаражи покрывают значительные площади территорий крупных городов. Появляется первый в СССР паркинг – «Васильеостровец». Здания ведомственных гаражей и таксомоторных парков периода постройки 1970–90-х гг. в Москве и Санкт-Петербурге в основном решены в стиле модернизм. Для них характерно выделение функции или обособление места крытой стоянки – паркинга.

Для оценки массовости распространения дилерских центров необходимо учесть количество открывавшихся в советский период СТО и сравнить его с современными показателями. Так, в Москве в 1960 г. было зарегистрировано около 150 тыс. легковых автомобилей, действовало всего семь СТО. В 1972 г. в СССР насчитывалось 694 СТО, из них в России – 240. В 1980 г. – соответственно 1253 и 568 СТО. В наши дни только в Москве насчитывается около 3000 СТО, в России – не менее 13 000. При этом ежегодное увеличение количества предприятий автосервиса составляет 10–15 % [18, 19].

1990-е гг. – время взрывной автомобилизации страны. Зарубежные автомобили различных мировых брендов появились на постсоветском пространстве, существенно изменив типологическую модель инфраструктуры обслуживания автотранспорта. Происходит формирование системы дилерских центров продажи и технического обслуживания автомобилей в связи с повышением его доступности. Интенсивно развивается новый типологический ряд, характерной особенностью которого является функциональная гибридикация, когда элементы обслуживания автомобилей входят в состав крупных торговых, торгово-развлекательных, спортивных и иных центров и типологий. Существенно модифицируется и функционально обогащается различными сервисами обслуживание посетителей этих объектов – появляются зоны ожидания, демонстрационные, административные помещения, выставочные залы для предлагаемого модельного ряда и т. п. Наиболее ярким примером, иллюстрирующим этот процесс, является крупная московская сеть дилерских центров «Авилон». Возвращается потребность в крупных объектах временного и постоянного хранения личного автотранспорта, паркингах, автостоянках и гаражах.

### Выводы

Выявлены этапы формирования типологии объектов обслуживания автомобилей в России и СССР: дореволюционный, советский довоенный, советский послевоенный и постсоветский, каждый из которых является архитектурным ответом на основные технологические и социально-экономические запросы времени.

В дореволюционный период сформировалась типология гаража, где в одном объеме или едином комплексе зданий располагались все необходимые элементы инфраструктуры для хранения, заправки и обслуживания автомобиля.

Советский довоенный период характеризуется формированием моноблочной структуры манежного (для автобусов, грузовиков) или многоуровневого стояночного комплекса для персональных ведомственных автомобилей с зоной технического обслуживания в самом блоке или прилегающих объектах и началом отделения в самостоятельные объекты ряда функционально-типологических блоков – АЗС, СТО.

Советский послевоенный период связан с типологической децентрализацией объектов обслуживания автотранспорта, становлением типологии станций технического обслуживания (СТО), появлением разнообразных специализированных мастерских и центров обслуживания автотранспорта и начальным этапом формирования системы обслуживания массового персонального автомобиля.

Постсоветский период – период взрывной автомобилизации страны – формирование системы дилерских центров продажи и технического обслуживания автомобилей. Изменяется типологическая модель инфраструктуры обслуживания автотранспорта, характерной особенностью которой является функциональная гибридизация, когда элементы обслуживания автомобилей, в первую очередь автостоянки, входят в состав крупных деловых, торговых, торгово-развлекательных, спортивных и иных центров и типологий. Существенно модифицируется и функционально обогащается различными сервисами обслуживание посетителей этих объектов – зоны ожидания, демонстрационные залы для предлагаемого модельного ряда и т. п.

Прогресс автотранспорта, начавшийся в конце XIX в., и новизна выдвигаемых этим процессом задач потребовали интенсивного типологического поиска инновационных архитектурных решений. Объекты обслуживания автотранспорта во взаимосвязи с развивающейся автотранспортной сетью с начала XX в. становятся значимыми элементами застройки городов, во многом определявшими их новый облик и образ.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. *Kramer D., Lok B., Krug R.* The evolution of base oil technology. *Industry focus // Machinery lubrication*. 2003. V. 3. URL: <https://www.machinerylubrication.com/Read/472/base-oil-industry> (дата обращения: 07.12.2022).
2. *Gaffey J.D.* The productivity of labor in the rubber tire manufacturing industry : Thesis (PhD.). Columbia University, 1940. P. 195–199.
3. *French M.* Structural change and competition in the United States tire industry, 1920–1937 // *The Business History Review*. 1986. V. 60. № 1. P. 28–54. DOI: <https://doi.org/10.2307/3115922>
4. *Шурьгина О.С.* Гаражи Петербурга 1900–1910-х годов. История и архитектура. Москва : Gorkyclassic. 200 с. ISBN 9785990963740.

5. Кириков Б.М. Первые петербургские гаражи // Архитектура Петербурга – Ленинграда: страницы истории. Санкт-Петербург : Коло, 2014. С. 230–247.
6. Кириков Б.М., Штиглиц М.С. Архитектура ленинградского авангарда. Санкт-Петербург : Коло, 2008. 312 с.
7. Шурыгина О.С. Автомобильные гаражи фирмы К.Л. Крюммеля как атрибут модернизации Санкт-Петербурга начала XX века // Архитектурное наследство. Вып. 64. Москва ; Санкт-Петербург : Коло, 2016. С. 222–235.
8. Дмитриев А. Новые московские гаражи // Строительство Москвы. 1930. № 6. С. 14–19.
9. Давидович Л.Н., Климович В.И. Проектирование гаражей. Москва : Гостранстехиздат, 1937. 524 с.
10. Gorzelany J. Cars that can last for 250,000 miles (or more). URL: <https://www.forbes.com/sites/jimgorzelany/2015/08/14/cars-that-can-run-for-250000-miles-or-more/?sh=70df6c2c3814> (дата обращения: 07.12.2022).
11. Васильев Н.Ю., Овсянникова Е.Б., Воронцова Т.А., Панин О.А., Туканов А.В., Туканов М.А. Архитектура Москвы периода НЭПа и Первой пятилетки. Путеводитель. Москва : ABC Дизайн, 2014. 328 с. ISBN 978-5-4330-0031-5.
12. Мельников К.С. Архитектура моей жизни. Творческая концепция. Творческая практика / сост. и примеч. А.А. Стригалева, И.В. Коккинаки. Москва : Искусство, 1985. 311 с.
13. Шурыгина О.С. Автомобильный гараж в России 1900–1930-х гг.: от частных боксов к ведомственным комплексам // Архитектура и модернизация. Опыт поздней Российской империи и раннего СССР: 1840–1940-е гг. Москва : РГГУ, 2020. 192 с.
14. Шурыгина О.С. К истории строительства автомобильных гаражей в Москве 1920-х годов // Архитектурное наследство. Вып. 69. Санкт-Петербург : Коло, 2018. С. 185–203.
15. Цветаев В.Д. Автогаражное строительство. Москва : Государственное техническое изд-во, 1931. 387 с.
16. Минкус М.А. Многоэтажные гаражи в СССР // Архитектура СССР. 1940. № 1. С. 9–17.
17. Многоэтажные гаражи // Архитектурная газета. 1939. № 10. С. 4.
18. Хевелёв Э.М. Проектирование городских гаражей. Ленинград : Госстройиздат, 1961. 184 с.
19. Марков О.Д. Станции технического обслуживания автомобилей. Киев : Кондор, 2008. 536 с.

## REFERENCES

1. Kramer D., Lok B. Krug R. The evolution of base oil technology. Industry focus. *Chevron Global Lubricants. Machinery lubrication*. V. 3. 2003. Available: [www.machinerylubrication.com/Read/472/base-oil-industry](http://www.machinerylubrication.com/Read/472/base-oil-industry) (accessed December 7, 2022).
2. Gaffey J.D. The productivity of labor in the rubber tire manufacturing industry. PhD Thesis. Columbia University, 1940. Pp. 195–199.
3. French M. Structural change and competition in the United States tire industry, 1920–1937. *The Business History Review*. 1986; 60 (1): 28–54. DOI: <https://doi.org/10.2307/3115922>
4. Shurygina O. Garages in Saint-Petersburg in 1900–1910. History and architecture. Moscow: Gorkyclassic. 200 p. ISBN 9785990963740. (In Russian)
5. Kirikov B.M. First Saint-Petersburg garages, Architecture of Saint-Petersburg. In: Leningrad: pages of history. Saint-Petersburg: Kolo, 2014. Pp. 230–247. (In Russian)
6. Kirikov B.M., Stieglitz M.S. Architecture of the Leningrad avant-garde. Saint-Petersburg: Kolo, 2008. 312 p. (In Russian)
7. Shurygina, O.S. Automobile garages of Kryummel Company as an attribute of Saint-Petersburg modernization early in the 20th century. *Arkhitekturnoe nasledstvo*. 2016; (64): 222–235. (In Russian)
8. Dmitriev A. New Moscow garages. *Stroitel'stvo Moskvy*. 1930; (6): 14–19. (In Russian)
9. Davidovich L.N., Klimovich V.I. Design of garages. Moscow: Gostranstekhizdat, 1937. 524 p. (In Russian)
10. Gorzelany J. Cars that can last for 250,000 miles (or more). Available: [www.forbes.com/sites/jimgorzelany/2015/08/14/cars-that-can-run-for-250000-miles-or-more/?sh=70df6c2c3814](http://www.forbes.com/sites/jimgorzelany/2015/08/14/cars-that-can-run-for-250000-miles-or-more/?sh=70df6c2c3814) (accessed December 7, 2022).
11. Vasil'ev N.Yu., Ovsyannikova E.B., Voroncova T.A., Panin O.A., Tukanov A.V., Tukanov M.A. Architecture of Moscow during the NEP and the First Five-Year Plan. Guidebook. Moscow: ABC Dizain, 2014. 328 p. (In Russian)

12. *Melnikov K.S.* Architecture in my life. Creative concept. Creative practice. Moscow: Iskusstvo, 1985. 419 p. (In Russian)
13. *Shurygina O.S.* Automobile garage in Russia in the 1900–1930s: From private boxes to department complexes, In: Architecture and modernization. Experience of the late Russian Empire and the early USSR: 1840–1940s. Moscow, 2020. 192 p. (In Russian)
14. *Shurygina O.S.* The history car garages in Moscow in the 1920s. *Arkhitekturnoe nasledstvo*. 2018; (69): 185–203. (In Russian)
15. *Tsvetaev V.D.* Auto-garage construction. Moscow, 1931. 387 p. (In Russian)
16. *Minkus M.A.* Multi-storey garages in the USSR. *Arkhitektura SSSR*. 1940; (1): 9–17. (In Russian)
17. Multi-storey garages. *Arkhitekturnaya gazeta*. 1939; (10): 4. (In Russian)
18. *Hevelev E.M.* Design of urban garages. Leningrad: Gosstroyizdat, 1961. 184 p. (In Russian)
19. *Markov O.D.* Car maintenance stations. Kiev: Kondor, 2008. 536 p. (In Russian)

#### Сведения об авторах

*Никишин Сергей Алексеевич*, аспирант, Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина, 410054, г. Саратов, ул. Политехническая, 77, Sergei.7090@mail.ru

*Дядченко Сергей Федорович*, канд. архитектуры, доцент, Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина, 410054, г. Саратов, ул. Политехническая, 77 dsf1953@yandex.ru

*Сухинина Елена Александровна*, канд. архитектуры, доцент, Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина, 410054, г. Саратов, ул. Политехническая, 77 arx-art-lena@yandex.ru

#### Authors Details

*Sergey A. Nikishin*, Research Assistant, Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, 77, Politekhnikeskaya Str., 410054, Saratov, Russia, Sergei.7090@mail.ru

*Sergey F. Dyadchenko*, PhD, A/Professor, Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, 77, Politekhnikeskaya Str., 410054, Saratov, Russia, dsf1953@yandex.ru

*Elena A. Sukhinina*, PhD, A/Professor, Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, 77, Politekhnikeskaya Str., 410054, Saratov, Russia, arx-art-lena@yandex.ru

#### Вклад авторов

*Никишин С.А.* – концепция исследования; развитие методологии; написание исходного текста; итоговые выводы.

*Дядченко С.Ф.* – научное руководство; развитие методологии; доработка текста; итоговые выводы.

*Сухинина Е.А.* – научное руководство; доработка текста.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

#### Authors contributions

*Nikishin S.A.* conceptualization, methodology, writing – original draft preparation, implications.

*Dyadchenko S.F.* project administration, methodology, review and editing, implications.

*Sukhinina E.A.* project administration, review and editing.

The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 16.06.2023  
Одобрена после рецензирования 02.10.2023  
Принята к публикации 09.11.2023

Submitted for publication 16.06.2023  
Approved after review 02.10.2023  
Accepted for publication 09.11.2023