

# Промышленное наследие «серого пояса» Санкт-Петербурга: проблемы сохранения и дальнейшие перспективы

*Е. А. Гордеева*

Северо-Западный институт управления —  
филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы,  
Российская Федерация, 199178, Санкт-Петербург, Средний проспект В. О., 57/43

**Для цитирования:** Гордеева Е. А. 2021. Промышленное наследие «серого пояса» Санкт-Петербурга: проблемы сохранения и дальнейшие перспективы. *Вопросы музеологии* 12 (2): 310–319. <https://doi.org/10.21638/spbu27.2021.213>

В статье рассматриваются особенности функционирования и сохранения промышленного наследия Санкт-Петербурга в рамках «серого пояса». Автор формулирует определение промышленного наследия, опираясь на материалы международных документов. Также в статье приведено несколько классификаций объектов промышленного наследия, каждая из которых основана на одном из ключевых принципов, а также основные критерии сохранения. Обозревая историю развития промышленного «серого пояса» как исторически сложившейся городской среды, ставшей барьером между исторической застройкой и спальными микрорайонами Петербурга, автор ставит целью отобразить ключевые проблемы сохранения промышленного наследия в рамках пояса и определить главенствующие тенденции по работе с ним. Так, зародившись практически одновременно с городом, «серый пояс» сформировал свой основной облик на рубеже XIX — начала XX в. На протяжении XX в. предпринималось несколько попыток реконструировать промышленные территории, однако они не увенчались успехом, и лишь в конце 1990-х гг. начались определенные процессы, связанные с переездом или закрытием промышленных предприятий. На сегодняшний момент на территории «серого пояса» сосредоточено множество памятников культурного наследия, нуждающихся в защите от мародеров и недобросовестных владельцев. В статье в качестве основных направлений работы с промышленным наследием пояса указаны следующие: консервация, редевелопмент, ревитализация и др. Особое внимание в статье уделено такому направлению, как музеефикация, по мнению автора, наиболее недооцененному со стороны государственной власти и частных инвесторов. Также в статье автором сформулированы дальнейшие перспективы развития культуроохранительных практик в данном сегменте городской застройки.

*Ключевые слова:* промышленное наследие, «серый пояс», музеефикация, ревитализация, редевелопмент, сохранение объектов промышленного наследия, консервация.

## 1. Теоретические аспекты промышленного наследия

Прежде чем обращаться к осмыслению промышленного наследия «серого пояса» г. Санкт-Петербурга, необходимо рассмотреть его теоретические аспекты: определение, классификации, а также критерии сохранения.

Так, в качестве базового определения промышленного наследия используется формулировка, приведенная в Нижнетагильской Хартии 2003 г.: «Промышленное наследие — это ценности индустриальной культуры, имеющие историческое, социальное, архитектурное или научное значение»<sup>1</sup>. Этот термин имеет доуниверсальный характер, именно поэтому стоит привести несколько других, более конкретизированных. В частности, В. В. Запарий в своей работе «Индустриальное наследие (к вопросу о понимании данной концепции в России и за рубежом)» пишет: «...индустриальное наследие, являясь частью материального культурного наследия, определяется как совокупность строений и артефактов, произведенных обществом с использованием труда и считающихся достаточно важными для сохранения их для будущих поколений»<sup>2</sup>.

Если обратиться к зарубежным исследованиям, можно выделить следующие трактовки индустриального наследия. Так, Д. Дуэ в своей работе «Переосмысление промышленного наследия: руководство ТИССИН по сохранению промышленного наследия»<sup>3</sup> характеризует его как физические остатки истории техники и промышленности, включающие в себя производственные и горнодобывающие объекты, энергетическую и транспортную инфраструктуру, а также места, используемые для социальной деятельности, связанной с промышленностью: жилье, музеи, образовательные организации и даже религиозные объекты. Последняя категория включается в терминологию и классификацию, отмечает автор, с целью подчеркнуть междисциплинарный характер индустриального наследия. Также автор утверждает, что включение в понятие таких категорий, помимо междисциплинарности, отражает ценностный и культурологический подходы к рассмотрению объектов промышленного наследия: помимо классического рассмотрения артефактов, т. е. материального наследия, учитывается и нематериальное, выражающееся в форме так называемых социофактов (специфики межличностных взаимодействий и общественных институтов) и ментифактов (абстрактных понятий, представленных преимущественно в виде общих идей, ценностей и верований). Так, например, промышленный ансамбль, состоящий из непосредственно заводского предприятия с жилым комплексом и транспортной инфраструктуры, призванной обеспечить функционирование данного предприятия, может представлять ценность как материальную, с точки зрения уникальности или типичности входящих в него артефактов, так и нематериальную, поскольку своей задумкой проектирования может отражать и определенную концепцию, общую идею.

Исходя из вышеперечисленных формулировок, можно попытаться составить собственное определение. Так, под индустриальным (промышленным наследием) можно понимать определенные объекты или их совокупность, тесно связанные со становлением и развитием как отдельных отраслей промышленности, так и промышленной культуры в целом и имеющие ценность для последующего сохранения и популяризации в обществе. Стоит также отметить, что проблематикой промышленного наследия занимались и другие авторы, считающиеся ключевыми фигурами в промышленной археологии, заслужившей звание, пожалуй, базовой дисциплины

---

<sup>1</sup> *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage [TICCIH]*. July, 2003. URL: [https://web.archive.org/web/20130126093839/http://www.ticcih.org/industrial\\_heritage.htm](https://web.archive.org/web/20130126093839/http://www.ticcih.org/industrial_heritage.htm) (дата обращения 29.05.21).

<sup>2</sup> Запарий, 2007. С. 213.

<sup>3</sup> Douet, 2013. P. 232.

плины для данной категории — Э. Казелла и Д. Саймонс<sup>4</sup>, К. Фалконер<sup>5</sup>, М. Палмер<sup>6</sup>, Д. Харфст<sup>7</sup> и Э. Кайя<sup>8</sup>.

Что касается классификации объектов промышленного наследия, в настоящий момент выделяют несколько критериев, на основании которых она производится. Так, существуют четыре классификации: по функциональному, тематическому, хронологическому и аттрактивному критериям. Рассмотрим каждый из этих критериев подробнее.

*Функциональный критерий.* Согласно данному критерию за основу классификации берется та или иная функция объекта промышленного наследия — производство, хранение, транспортное, энергетическое или социальное обеспечение. Иными словами, если представить функцию конкретным объектом, получится следующий перечень: завод или заводской комплекс, склад, железнодорожный вокзал или морской порт, электростанция, а также жилищный массив, построенный в непосредственной близости от промышленного предприятия.

*Тематический критерий.* Согласно данному критерию в основу классификации, помимо функции, закладывается и определенное направление деятельности. Так, в качестве примера категорий можно привести объекты горнодобывающей, текстильной, пищевой, машиностроительной промышленности, а также объекты социальной среды. Как можно заметить, вторая классификация отчасти перекликается с первой. Это обусловлено близостью категорий, однако во втором случае упор делается на специфике того или иного промышленного объекта.

*Хронологический критерий.* Согласно данному критерию в истории промышленного наследия выделяются 4 хронологических периода: доиндустриальный, 1-й и 2-й индустриальные (конец XVIII — конец XIX в. и конец XIX — начало XX в. соответственно), а также постиндустриальный (1950–1960-е гг. — настоящее время). Стоит отметить, что зарубежная хронологическая шкала несколько отличается от отечественной, что обусловлено, прежде всего, различиями в культурно-историческом и промышленном развитии.

Завершает данный выше перечень *аттрактивный критерий*. Он позволяет классифицировать объекты промышленного наследия с точки зрения потенциальной привлекательности для повторного использования. В связи с этим выделяют несколько категорий: экономическая привлекательность — возможность извлечения прибыли из бывшего промышленного объекта; туристическая — важность объекта как потенциального культурного и/или туристического центра; урбанистическая — потенциал объекта стать новой точкой притяжения в городе.

Перечисленные выше классификации переплетаются между собой, что дает возможность при анализе промышленного объекта в вопросах его сохранения и повторного использования сформировать уникальную реновационную стратегию. Однако важную роль в данной проблеме играют не только классификационные принципы, но и критерии сохранения.

---

<sup>4</sup> Casella, Symonds, 2005. P. 27.

<sup>5</sup> Falconer, 2005. P. 23.

<sup>6</sup> Palmer, 2018. P. 61.

<sup>7</sup> Harfst, 2021. P. 3.

<sup>8</sup> Kaya, 2020. P. 37.

На сегодняшний момент выделяют шесть таких критериев: экономический, технологический, социальный, экологический, объемно-пространственный и архитектурно-художественный. Каждый из них основан на собственных принципах, однако они частично пересекаются с критериями Списка Всемирного наследия ЮНЕСКО, в особенности в таких понятиях, как уникальность, комплексность, историчность, эстетическая ценность и т. д.<sup>9</sup>

Таким образом, промышленное наследие можно определить как объекты или их совокупность, отражающие развитие науки и промышленности и представляющие историческую, научную или экономическую ценность для сохранения и дальнейшего использования. Объекты промышленного наследия являются частью одной или нескольких классификаций, избравших в качестве основополагающего принципа функциональный, тематический, хронологический или аттрактивный критерии. Систематизация объектов, наряду с выбором одного или нескольких критериев сохранения, позволяет разработать концепцию, подходящую одному промышленному памятнику или целому комплексу. Иными словами, сформировавшийся на сегодняшний момент обширный теоретический пласт позволяет по-новому взглянуть на историю развития промышленных территорий, как зарубежных, так и отечественных, и проанализировать ее с точки зрения таких дисциплин, как промышленная археология, урбанистика и, естественно, музеология.

## **2. Промышленное наследие «серого пояса» — исторические предпосылки, современное состояние и дальнейшие перспективы**

Для многих городов Европы и России характерна одна ключевая особенность в истории развития территорий вокруг исторического центра. Сначала вокруг центра возникает пятно жилой застройки, а на некотором отдалении от него формируются промышленные кварталы. Однако спустя определенное количество времени городу начинает недоставать территорий внутри промышленного кольца и он продолжает свое развитие за его пределами, возводя новые жилые районы.

Такая картина характерна и для современного Петербурга. Этому предшествовали определенные исторические предпосылки, связанные с историей развития города и промышленности в нем. М. С. Штиглиц в книге «Памятники промышленной архитектуры Санкт-Петербурга» указывает, что «Петербург изначально был городом-предприятием. В петровские времена промышленная архитектура была уравнена в правах с гражданской. Производственные комплексы, наряду с дворцами, храмами и общественными зданиями, занимали ключевые места в центре города»<sup>10</sup>. И действительно, для раннего Петербурга это было характерно, однако со второй половины XVIII в. началась деиндустриализация центра: предприятия выносились на тогдашние окраины, берега рек и Обводного канала, прорытого незадолго до этого. Так был разграничен так называемый парадный Петербург и непарадный, промышленный. Приблизительно в это же время начался бурный рост петербургской промышленности, значительно изменивший облик окраин в период с 1870-х по 1910-е гг. Панорамы судостроительных предприятий производили

<sup>9</sup> The Criteria for Selection. UNESCO. URL: <http://whc.unesco.org/en/criteria/> (дата обращения: 29.05.21).

<sup>10</sup> Штиглиц, 2020. С. 9.

особенное впечатление на приезжающих в город морским путем, так как с эстетической и отчасти идеологической точки зрения соответствовали задумке Петра I о Петербурге как о «морских воротах России».

Наиболее существенные изменения коснулись южного берега Обводного канала, где сосредоточились как предприятия тяжелой индустрии, так и крупные железнодорожные транспортные узлы, соединенные с морским портом; Охтинская, Петербургская, Невская, Выборгская и Нарвская стороны, где также возводились крупные комплексы промышленных предприятий с сопутствующей транспортной и социальной инфраструктурой.

Однако процесс создания «серого пояса» не проходил централизованно, чему способствовало недостаточное регулирование градостроительной политики муниципальными органами, а также отклонение многих инициатив по переустройству промышленных территорий. Это привело к стихийному освоению пространств, а также проблемам развития транспортной сети, которые существуют и сегодня.

Что касается послереволюционного развития промышленного пояса Санкт-Петербурга, то каких-либо существенных изменений в архитектурном облике не наблюдается, однако промышленная застройка начинает выходить за его первоначальные пределы, и вот уже там можно наблюдать два крупных архитектурно-стилистических направления: монументальную застройку и конструктивистский функционализм. Тогда же предпринимаются первые попытки регулирования промышленного развития: в 1921 г. Комиссия по планировке при Музее города наметила программу исследования промышленных предприятий с целью выявить как вредные экологические факторы, так и архитектурные достоинства промышленных территорий. К сожалению, в силу ряда обстоятельств программа не была реализована.

В 1935 г. был представлен Генеральный план развития Ленинграда, в рамках которого была вновь озвучена идея, уже имевшая место и в предыдущем столетии, — вынос ряда предприятий за пределы городской черты и реконструкция крупных промышленных зон. Сложившийся «серый пояс» рассматривался как переходная зона между старым и новым городом. Опять же в силу обстоятельств концепция плана не была реализована, а в послевоенные годы, напротив, территория пояса пополнилась новыми предприятиями, старые реконструировались без учета архитектурно-исторических особенностей. Иными словами, вместо буферной зоны получилась абсолютно закрытая, чуждая горожанам и игнорирующая проблемы культурного сохранения территория.

На сегодняшний день территория «серого пояса» насчитывает около 50 промышленных предприятий общей площадью около 19 000 га, которые занимают примерно 13 % от всей городской территории. Промышленная застройка «серого пояса» охватывает такие районы, как Московский, Калининский, Невский, Адмиралтейский и Красногвардейский, замыкая внутри себя исторические кварталы.

Однако с развитием научно-технического прогресса некогда значимые предприятия утратили свою актуальность. Этому способствовало немало причин, среди которых в качестве основных можно выделить несоответствие современным санитарно-экологическим нормам; усовершенствование технологий производства, не требующих обширных производственных территорий; сокращение производства вследствие экономической невыгодности или банкротство предприятия. Все

это не могло не сказаться на состоянии пояса. Оставленные производственные здания в лучшем случае стали сдаваться в аренду другим организациям, в худшем — ветшать и разрушаться как естественным образом, так и из-за действий владельцев и арендаторов. Помимо самих предприятий и строений в их составе, а также памятников, продолжает деградировать и среда: формируется депрессивный облик района, социальное неблагополучие.

В последние годы картина начинает существенно меняться, и вопрос реновации полузаброшенных промышленных зон Санкт-Петербурга является одним из самых проблемных в развитии города. Этому способствует немало факторов, среди них:

- наличие бывших промышленных пространств, не включенных в жизнь города (проблема закрытости территорий в силу их подчинения ведомственным структурам и т. п.);
- отсутствие единой стратегии развития данных территорий на муниципальном уровне;
- точечный характер реабилитации промышленных территорий;
- отсутствие механизмов регулирования застройки промышленных зон, а также размещения в них зеленых зон.

Помимо вышеперечисленных факторов, могут также упоминаться такие, как рассредоточенность зданий промышленных комплексов, физический и психологический износ зданий и сооружений, размывание исторических границ предприятий, а также юридическая раздробленность — некогда единые комплексы в настоящий момент находятся в руках множества новых владельцев, поэтому вопросы создания единой стратегии реновации упираются в несогласованность мнений владельцев.

Эти проблемы касаются и сохранения промышленного наследия, так как многие здания в рамках предприятий пояса имеют культурно-историческую ценность. Их закрытость от публики, малая распространенность сведений о памятниках промышленной эпохи, а также сохранившаяся из советской эпохи тяга к максимальной эксплуатации здания и в целом пренебрежительное и халатное отношение к объектам исторического наследия не способствуют удовлетворительной степени сохранности. В качестве подтверждения этому отношению может послужить недавний пожар на Невской мануфактуре, в результате которого памятник регионального значения серьезно пострадал<sup>11</sup>.

Еще одной существенной проблемой для охраны промышленного наследия является недостаточная законодательная защищенность. Несмотря на то что существуют различные списки региональных и федеральных памятников, в частности Перечень объектов культурного наследия и выявленных объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга, промышленная застройка «серого пояса» не входит в границы объекта «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников», входящего с 1990 г. в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Это, в свою очередь, увеличивает вероятность нарушения целостности исторического облика городской среды. В качестве примера подобного наруше-

---

<sup>11</sup> «Невская мануфактура»: что мы потеряли и почему? *Znak.com*. URL: [https://www.znak.com/2021-04-12/nevskaya\\_manufaktura\\_chno\\_my\\_poteryali\\_i\\_pochemu](https://www.znak.com/2021-04-12/nevskaya_manufaktura_chno_my_poteryali_i_pochemu) (дата обращения: 29.05.21).



ния можно привести разрушение комплекса бывшей Варшавской железной дороги, планомерно осуществляющееся на протяжении последних пяти лет. Несмотря на то что ряд памятников был взят под охрану и дальнейшую ревитализацию, большая часть инфраструктуры безвозвратно утеряна. Так, в 2018 г. были снесены казармы XIX в. с целью дальнейшего строительства дороги, и только после сноса Комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры (КГИОП) признал их объектами выявленного наследия. Что примечательно, строительный мусор, оставшийся после сноса, остался на месте, так как он является частью памятника, соответственно, перемещен быть не может. Что касается оставшейся части комплекса, то она подвержена редевелопменту — возведению жилищных комплексов взамен объектов транспортной инфраструктуры и производственных корпусов. Если взглянуть на территорию бывшей железнодорожной линии с высоты птичьего полета, можно увидеть развернувшееся масштабное строительство.

Однако работа с промышленным наследием не ограничивается редевелопментом, хотя по многим причинам он и является одним из самых приоритетных направлений. На территории «серого пояса» проводятся отдельные практики ревитализации и музеефикации, которые стоит рассмотреть подробнее.

Если говорить о ревитализации бывших промышленных территорий, стоит, прежде всего, отметить, что данный термин пришел в сферу охраны культурного наследия из градостроительства и урбанистики и подразумевает под собой комплексное перепрофилирование объектов промышленного наследия в зависимости от избранных ранее целей и задач. Многие путают данное понятие с редевелопментом, однако последний отличается большей степенью вмешательства в промышленный ландшафт и больше направлен в сторону жилищного строительства. Перепрофилирование в рамках ревитализации подразумевает более бережное отношение к объекту промышленного наследия, согласование действий инициатора процесса с вышестоящими органами, отвечающими за охрану культурного наследия. Так, выделяют несколько направлений ревитализации:

- коммерческая — превращение промышленного объекта в объект торговли, общепита, гостиничный комплекс и т. п.;
- научно-образовательная — приспособление под объекты образования;
- бизнес-ревитализация — перепрофилирование в бизнес-центр с дальнейшей сдачей офисных помещений в аренду;
- арт-ревитализация — размещение в бывших производственных зданиях креативных кластеров, культурно-образовательных пространств, центров современного искусства и т. п.

Как можно заметить, последнее направление ревитализации отчасти пересекается с музеефикацией, однако, в отличие от классического определения последней, как правило, ограничивается незначительной частью территории заводского комплекса. Несмотря на то что практики редевелопмента и ревитализации с разной степенью коммерческой выгоды получили наибольшее распространение в пределах «серого пояса», можно отметить наиболее знаковые примеры арт-ревитализации. К их числу, в частности, относится популярное ныне культурное пространство «Новая Голландия», расположенное на одноименном острове. Исто-

рическое освоение данной территории тесно связано с развитием города и судостроительной промышленности, в частности Адмиралтейской верфи, однако с середины 2010-х гг. наблюдается масштабная реновация территории, продолжающаяся и сегодня. На ближайшие годы планируется открытие на территории острова восстановленных корпусов и организация в них разного рода пространств, в том числе и филиала московского музея современного искусства «Гараж»<sup>12</sup>. Данный пример арт-ревитализации примечателен тем, что сочетает в себе все предыдущие ее виды и захватывает еще одно направление работы с промышленным наследием — музеефикацию.

Под музеефикацией, в свою очередь, традиционно понимается превращение объекта культурного наследия в объект музейного показа, и объекты промышленного наследия не являются исключением из правил. Тем не менее, в случае с памятниками промышленной архитектуры можно наблюдать своеобразную «вилку»: музеефикация как некогда единое направление начинает делиться на полную и частичную, причем последняя преобладает. Также в рамках музеефикации можно выделить еще две крупные категории музеев: уже существующие и те, которым только предстоит возникнуть. И, к сожалению, у обеих категорий есть определенные проблемы.

Основная проблема вышеуказанных направлений музеефикации промышленного наследия «серого пояса» заключается в том, что, несмотря на очевидные плюсы данного направления ревитализации, оно не пользуется популярностью среди государственных организаций и бизнес-структур. Те же арт-ревитализация и редевелопмент пользуются гораздо большим спросом, так как являются более выгодными экономически и способны принести значительную прибыль как владельцам, так и инвесторам. Также в какой-то степени на преобладание ревитализации и арт-ревитализации в Петербурге может оказывать влияние московский опыт: успех кластеров «Винзавод», «Флакон» и «Красный Октябрь» вдохновил энтузиастов на создание подобного рода пространств по всей России, в том числе и в Петербурге.

А вот успешных примеров музеефикации в рамках пояса, да и всего города в принципе, не так уж и много, и у этих примеров есть один объединяющий признак: данные новые промышленные музеи, как правило, принадлежат крупным и успешно развивающимся предприятиям, которые могут выделить часть средств на функционирование музея, созданного внутри памятника промышленной эпохи и транслирующего историю определенной промышленной отрасли, а также отчасти продвигающего бренда основного предприятия-владельца. Так, в качестве примера можно привести музей «Вселенная Воды» и Музей железных дорог России, принадлежащие Горводоканалу и ОАО «Российские железные дороги» соответственно. Эти музеи были созданы, как было отмечено выше, на базе памятников промышленного наследия, оснащены по последнему слову техники по принципам интерактивности, партиципаторности и т. д.

Нечто похожее можно наблюдать и у исторически сложившихся музеев при производстве, однако они в своем функционировании продвигают более консервативную модель, базирующуюся на освещении истории предприятия или конкретной отрасли промышленности, используя традиционные методы, в частности экс-

<sup>12</sup> Завершился капитальный ремонт северного корпуса Новой Голландии. *Канонер*. URL: <http://kanoner.com/2020/07/13/166262/> (дата обращения: 29.05.21).



курсию. Однако зачастую доступ обычных посетителей к коллекциям музея значительно затрудняется. Это обусловлено тем, что большинство предприятий, на территории которых расположены музеи, являются стратегическими, следовательно, требования безопасности строго регламентируют порядок посещения территории посторонними лицами. Помимо доступности, основными проблемами функционирования производственных музеев являются недостаточное финансирование и незаинтересованность руководства в развитии музеев на местах. И именно поэтому зачастую многие производственные музеи представляют собой удручающее зрелище: одну-две комнаты, где разложены основные экспонаты, а этикетаж и сопровождающие материалы созданы за счет инициативы сотрудников.

Подытоживая вышесказанное, отметим, что в отношении промышленного наследия «серого пояса» наблюдаются противоречивые тенденции. С одной стороны, объекты промышленной эпохи выявляются, каталогизируются и вносятся в списки регионального и федерального значения, с другой — из этих же списков вычеркиваются и сносятся, а внесенные в списки памятники практически не сохраняются. Практики ревитализации и тем более музеефикации носят точечный характер, в отличие от редевелопмента, более выгодного с экономической точки зрения. Однако успешные примеры обозначенных выше практик демонстрируют постепенное осознание ценности промышленного наследия, нуждающегося в грамотных действиях как со стороны власти, так и со стороны общественности, и его историко-культурного потенциала.

## Литература

- Запарий В. В. 2007. Индустриальное наследие (к вопросу о понимании данной концепции в России и за рубежом). *Экономическая история. Обозрение* 13: 211–217.
- Штиглиц М. С. 2020. *Памятники промышленной архитектуры Санкт-Петербурга*. М.: Северный паломник.
- Casella E., Symonds J. 2005. *Industrial Archaeology: Future Directions*. New York: Springer.
- Douet J. 2013. *Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation*. Oxon: Routledge.
- Falconer K. 2005. Industrial Archaeology Goes Universal. *Industrial Archaeology Review* 27 (1): 23–26.
- Harfst J. 2021. Industrial heritage tourism as a driver of sustainable development? A case study of steirische eisenstrasse (Austria). *Sustainability* 13 (7): 3857.
- Kaya E. 2020. *Transformation of Sydney's Industrial Historic Waterfront*. Sydney: Palgrave Macmillan.
- Palmer M. 2018. Forty Years of Industrial Archaeology Review: A Personal View. *Industrial Archaeology Review* 40 (2): 58–64.

Статья поступила в редакцию 2 июня 2021 г.;  
рекомендована к печати 20 сентября 2021 г.

Контактная информация:

Гордеева Екатерина Александровна — магистр музеологии, библиограф;  
ekaterine.0597@gmail.com

# Industrial heritage of the “gray belt” of St. Petersburg: Problems of preservation and future prospects

E. A. Gordeeva

North-West Institute of Management — branch of RANEP, 57/43, Srednii pr., St. Petersburg, 199178, Russian Federation

**For citation:** Gordeeva E. A. 2021. Industrial heritage of the “gray belt” of St. Petersburg: Problems of preservation and future prospects. *The Issues of Museology* 12 (2): 310–319. <https://doi.org/10.21638/spbu27.2021.213> (In Russian)

The article examines the features of the functioning and preservation of the industrial heritage of St. Petersburg within the “gray belt”. The author formulates the concept of industrial heritage based on the materials of international documents. The article also provides several types of classification of industrial heritage sites, which have chosen one of the key principles as their basis, as well as the main criteria for preservation. By reviewing the history of the development of the industrial “gray belt” as a historically established urban environment that has become a barrier between historical buildings and residential neighborhoods of St. Petersburg, the author aims to display the key problems of preserving industrial heritage within the belt and identify the main trends in working with it. Thus, having originated almost simultaneously with the city, the “gray belt” formed its main image at the turn of the 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> centuries. Throughout the 20<sup>th</sup> century, several attempts were made to reconstruct industrial areas, but they were unsuccessful. Only in the late 1990s did certain processes begin that were associated with the relocation or closure of industrial enterprises. At the moment, the territory of the “gray belt” contains many monuments of cultural heritage that need protection from looters and unscrupulous owners. In the article, the following are indicated as the main directions of work with the belt’s industrial heritage: conservation, redevelopment, revitalization, etc. Special attention in the article is paid to museumification. In the author’s opinion, this is the most underestimated direction by the state authorities and private investors. Also in the article, the author formulates further prospects for the development of cultural practices in this segment of urban development.

**Keywords:** industrial heritage, gray belt, museumification, revitalization, redevelopment, preservation of industrial heritage sites, conservation.

## References

- Casella E., Symonds J. 2005. *Industrial Archaeology: Future Directions*. New York: Springer.
- Douet J. 2013. *Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation*. Oxon: Routledge Publ.
- Falconer K. 2005. Industrial Archaeology Goes Universal. *Industrial Archaeology Review* 27 (1): 23–26.
- Harfst J. 2021. Industrial heritage tourism as a driver of sustainable development? A case study of steirische eisenstrasse (Austria). *Sustainability* 13 (7): 3857.
- Kaya E. 2020. *Transformation of Sydney’s Industrial Historic Waterfront*. Sydney: Palgrave Macmillan.
- Palmer M. 2018. Forty Years of Industrial Archaeology Review: A Personal View. *Industrial Archaeology Review* 40 (2): 58–64.
- Shtiglits M. S. 2020. *Monuments of industrial architecture of St. Petersburg*. Moscow: Severnyi palomnik Publ. (In Russian)
- Zaparii V. V. 2007. Industrial heritage (to the question of understanding this concept in Russia and abroad). *Ekonomicheskaya istoriya. Obozrenie* 13: 211–217. (In Russian)

Received: June 2, 2021

Accepted: September 20, 2021

**Author’s information:**

Ekaterina A. Gordeeva — Master of Museology, Bibliographer; ekaterine.0597@gmail.com