

КИТАЙ НА ПУТИ СОХРАНЕНИЯ ИНДУСТРИАЛЬНОГО НАСЛЕДИЯ (рец. на кн.: Han S. Y., Li A. Z. *A Hundred Stories: Industrial Heritage Changes China*. Singapore: Palgrave Macmillan, 2023. 399 p.)

doi: 10.30759/1728-9718-2025-2(87)-192-194

Вопросы сохранения и изучения индустриального наследия интенсивно разрабатываются в России в целом и на Урале в частности.¹ Как правило, в исследованиях обсуждается опыт Западной Европы и Северной Америки. Неудивительно: именно старейшие промышленные государства этих регионов первыми столкнулись с проблемой изучения и сохранения индустриального наследия. Однако на протяжении последней четверти века картина менялась: все активнее вопросами сохранения производственных зон и объектов стали заниматься в странах Азии.² Особое место в изучении индустриального наследия занимает крупнейшая промышленная держава XXI в. — Китай.

Рецензируемая книга, написанная С. Хань (Уханьский университет) и А. Ли (Шанхайский университет Цзяотун), — первое комплексное описание накопленного за последние десятилетия в Китае опыта по сохранению и ревитализации индустриального наследия. Появление такой работы является амбициозной заявкой на позиционирование китайского опыта в глобальном масштабе как образцового: уже на первых страницах книги подчеркивается определенная полемическая направленность, стремление выработать собственные методы и подходы к вопросам индустриального прошлого, поскольку

«опыт сохранения и реновации индустриального наследия в Китае не уступает опыту Соединенных Штатов и далеко превосходит его по количеству успешных кейсов» (с. viii).

Подробнее эта идея разъяснена в обширной первой — вводной — главе. Авторы подчеркивают: если в Западной Европе интерес к промышленному наследию первоначально возник в связи с изучением ранних этапов индустриализации (XVIII — начало XIX в.), то в Китае аналогичный интерес сформировался в русле урбанистической политики. Важно отметить, что эту специфику фиксируют и современные исследования по историографии.³ Авторы вводят понятие «красного индустриального наследия», подразумевая под ним исторические памятники форсированной индустриализации первых десятилетий коммунистического Китая (с. 8, 9). Создание единого свода потребовало интенсивной работы с массивом историографии, а также проведения более 500 интервью с инженерами, технологами и рабочими. Авторам удалось выявить более 300 примеров сохранения объектов индустриального наследия в Китае. Из этого числа были отобраны сто наиболее значимых примеров, которые и включены в книгу. Материал распределен по четырем главам, каждая из которых освещает определенный подход к сохранению памятников индустрии.

В главе *“Community Engagement”* («Вовлечение сообщества») речь идет о примерах оздоровления кризисных районов — бывших заводских поселков — с участием самого сообщества жителей. Здесь рассматриваются такие случаи, как возрождение района бывшего металлургического завода Дунфэн в Гуанши, развитие сообщества *“Fudi East Lake”* близ бывшего Уханьского завода тяжелого машиностроения в Ухане или жилых кварталов индустриального Шеньяна времен первого пятилетнего плана. Особо нужно отметить работу по сохранению исторических жилых кварталов Первого автомобильного завода (FAW) в Чанчуне. Это предприятие было

¹ См.: Алферов Н. С. Зодчие старого Урала: первая половина XIX века. Свердловск, 1960; Алексеев В. В. Проблемы изучения и сохранения индустриального наследия Урала // Сохранение индустриального наследия: мировой опыт и российские проблемы. Материалы международной научной конференции ТИССИН. Екатеринбург, 1994. С. 47–56; Штиглиц М. С. Промышленная архитектура Петербурга в сфере «индустриальной археологии». СПб., 2003; Запарий В. В. «Индустриальное наследие» и его современное толкование // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2009. № 1. С. 32–35; Курлаев Е. А. Историографическое осмысление индустриального наследия в России // Уральский исторический вестник. 2011. № 4 (33). С. 47–53; Кузовенкова Ю. А. Парадигмы музеефикации индустриального наследия // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. 2015. № 5–6. С. 6–16; С. 47–53; Атлас индустриального наследия Большого Екатеринбурга / Алексеева Е. В. [и др.]. Екатеринбург, 2024; Лахтионова Е. С. Постановка памятников индустриального наследия на государственный учет в Свердловской и Челябинской областях (1940–1980-е гг.): сравнительный анализ // Историческая информатика. 2024. № 4 (50). С. 18–29.

² См.: Лахтионова Е. С. История движения за сохранение индустриального наследия в странах Азии // Урал индустриальный: Бакунинские чтения. Индустриальная модернизация Урала XVIII–XXI вв. Материалы XI Всероссийской научной конференции. Екатеринбург, 2013. Т. 1. С. 475–479.

³ См.: Recent Evolution of Research on Industrial Heritage in Western Europe and China Based on Bibliometric Analysis / Zhang J. [et al.] // Sustainability. 2020. № 12. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/13/5348> (дата обращения 05.01.2025).

построено по образцу Московского автомобильного завода в 1953 г. Интересен и случай авиационного завода Хунду (*"Hongdu"*) в городе Наньчане — колыбели китайского самолетостроения. Завод был основан в 1951 г. на базе существовавшего ранее оружейного предприятия, и именно в Наньчане в 1954 г. был выпущен первый китайский самолет. В 2020 г. авиастроительное производство переехало на новую площадку, а старая промышленная зона подверглась реновации. В ней будут сохранены 16 промышленных зданий бывшего завода, включая «восьмиугольный павильон», выстроенный еще в 1930-х гг. итальянскими архитекторами.

Глава *"Urban Renewal"* («Городское обновление») посвящена тем случаям, когда на базе индустриальных комплексов осуществляется девелоперская деятельность, предполагающая не столько реконструкцию имеющегося городского пространства, сколько строительство нового жилья с реинтеграцией индустриальных памятников в новое строительство. В числе рассматриваемых здесь примеров — креативные парки и музеи на месте объектов атомного проекта (завод № 221 в уезде Хайянь, завод № 816 в Чунцине), «горнозаводские парки» (*mining park*) в Хуанши (железородная шахта «Дайе») и Лэшане (угольные шахты «Жонгфу» и «Цзяюань»), зоны нефтедобычи (Дацинские и Юменские нефтяные «поля»), промышленные музеи в Шеньяне (площадка бывшего литейного завода) и Лючжоу (бывшая хлопкопрядильная фабрика). Особый интерес представляет опыт реконструкции бывших металлургических комбинатов. Авторы описывают как показательный кейс металлургического комбината «Шоуган» в Пекине, превращенного в парк для проведения Олимпиады: «Индустриальный парк "Шоуган" — это многофункциональное общественное пространство, образец того, как можно трансформировать индустриальное наследие в рамках политики городского возрождения. В сравнении с другими объектами индустриального наследия, и площадь участка, и размеры сохраняемых на нем промышленных сооружений весьма велики. Близость к живописной местности... дает возможность для разнообразных подходов к привлечению посетителей, удовлетворяя нужды различных туристов и превращаясь в достопримечательность столицы» (с. 145). Действительно, по своему размаху проект этого индустриального парка не имеет себе равных в мире, превосходя и немецкие (бывший металлургический ком-

плекс *"Volklinger Hutte"*), и чешские (бывший металлургический комплекс *"Dolne Vitkovice"*) объекты. В другом крупном городе, Гуанчжоу, бывший Гуанчжоуский металлургический завод (введен в эксплуатацию в 1958 г., остановлен в 2013 г.) был трансформирован в парк Гуанган. Обширная площадка бывшего завода была застроена многоэтажным жильем, а территорию доменного и коксохимического цехов планировалось превратить в парк с сохранением двух доменных печей, угольных комплексов и газгольдеров (с. 154, 155). Иная стратегия была применена в Чунцине, где на базе бывшего металлургического завода был организован Чунцинский музей индустриальной культуры. Он считается в Китае «единственным национальным музеем, показывающим историю индустриального развития в годы войны против Японии» (с. 180): дело в том, что завод в Чунцине был организован в 1938 г. путем переброски металлургических предприятий из восточных частей страны, которым угрожали захватчики. Музей разместился в помещениях одного из прокатных цехов предприятия.

Глава *"Scene Reconstruction"* («Сценическая реконструкция») посвящена случаям реконструкции промышленных площадок как центров привлечения туристов. Чаще всего речь идет об арт-центрах или современных музеях. Примерами подобного использования авторы называют «арт-квартал» на месте Государственной фабрики радиотехники в Пекине, Китайский музей шелка на месте швейной фабрики в Нанчане, Музей пива на базе пивоваренного комплекса в Циндао или центр искусств в бывшем зернохранилище в Шанхае.

Наконец, глава *"Cultural Innovation"* («Культурные инновации») охватывает примеры использования промышленных комплексов для развертывания центров креативных индустрий. В числе наиболее ярких примеров можно назвать культурный парк «Память о восточном пригороде» (бывшая фабрика электронных трубок в Хонгуане), креативные парки в Янченге (бывшая Гуанчжоуская фабрика химического волокна), Ючже (бывшая Шанхайская телевизионная фабрика № 1) и Чжицзяне (бывший Шуанглюйский цементный завод). Особняком стоит комплекс *"1933 Old Millfun"* в здании Шанхайской бойни 1933 г. постройки — это здание является выдающимся памятником промышленной архитектуры.

В заключении авторы подчеркивают: «Китайская политика сохранения индустриального

наследия прошла путь длиной всего в 20 лет, но уже создала крупнейшую в мире систему использования такого наследия» (с. 371). Крупнейшими кластерами концентрации промышленных памятников стали дельта реки Янцзы, промышленный кластер Бохайского залива и дельта реки Чжуцзян; каждый из них, по мнению авторов, превосходит размером крупнейшие районы концентрации промышленных памятников в США (Питтсбург) и Германии (Рур). Особо отмечается, что значительная часть памятников связана с «красным промышленным наследием», представляющим памятники эры социалистической индустриализации, происходившей при поддержке СССР, а также крупнейших проектов развития, осуществлявшихся Китаем уже с опорой только на свои силы, — таких, как «третья линия» и «156 проектов».

Конечно, политика изучения и сохранения индустриального наследия в Китае сталкивается со своими вызовами. Так, проект создания

упомянутого уже парка Гуанган столкнулся с трудностями, поскольку «некоторые из жителей полагают, что сохранение крупного индустриального оборудования непривлекательно» (с. 155); работы по созданию парка ни на момент выхода книги, ни на момент написания рецензии завершены не были. Вместе с тем достигнутые в Китае результаты, без сомнения, заслуживают самого внимательного изучения, как в прикладном отношении, так и в теоретическом. В частности, именно китайский опыт в наибольшей степени акцентирует внимание на изучении и защите промышленного наследия XX столетия, связанного в первую очередь с феноменом социалистической индустриализации («красное промышленное наследие», «красный туризм»). В России с ее богатейшим наследием советской эпохи — от металлургии и тяжелого машиностроения до атомной и космической индустрии — подобные подходы особенно востребованы.

*Бугров Константин Дмитриевич,
д.и.н., Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)*