

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2026, Том 18, № 1 / 2026, Vol. 18, Iss. 1 <https://esj.today/issue-1-2026.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/08SAVN126.pdf>

DOI: 10.15862/08SAVN126 (<https://doi.org/10.15862/08SAVN126>)

2.1.13. Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов (технические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Курочкина, В. А. Ревитализация общественных пространств как инструмент трансформации пространственной структуры малых городов / В. А. Курочкина // Вестник евразийской науки. — 2026. — Т. 18. — № 1. — URL: <https://esj.today/PDF/08SAVN126.pdf>. DOI: 10.15862/08SAVN126.

For citation:

Kurochkina V.A. Revitalization of public areas as a tool for transforming the spatial structure of small towns. *The Eurasian Scientific Journal*. 2026;18(1): 08SAVN126. Available at: <https://esj.today/PDF/08SAVN126.pdf>. DOI: 10.15862/08SAVN126. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 502/504

Курочкина Валентина Александровна

ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы», Москва, Россия

Доцент кафедры «Архитектуры и реставрации»

ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет»,

Москва, Россия

Доцент

Кандидат технических наук, доцент

E-mail: kurochkina.mgsu.ru@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1327-6298>

ИСТИНА: <https://istina.msu.ru/workers/343205693/>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=657072

ResearchGate: <https://www.researchgate.net/profile/Valentina-Kurochkina-2>

Ревитализация общественных пространств как инструмент трансформации пространственной структуры малых городов

Аннотация. Стремительная урбанизация стимулирует рост жилищного строительства: по прогнозам, к 2050 году доля горожан в мире вырастет до 70%. В России этот тренд проявляется еще сильнее, что делает задачу грамотной организации городского пространства актуальной и важной. Исторически градостроительный каркас большинства российских мегаполисов формировался вдоль речных артерий, служивших ключевыми путями коммуникации. Сегодня водные объекты рассматриваются не только как ресурс, но и как фундаментальный градостроительный фактор. Трансформация гидрологических сетей в городской черте — это результат длительной эволюции, где этапы застройки и исторический контекст определяли современную роль воды в структуре общественного пространства. Это особенно актуально для малых городов, многие из которых являются моногородами, чья экономика зависит от одного предприятия или узкой сферы деятельности, в которых стагнация экономического развития обостряет проблему деградации городских территорий, особенно околотоводных. Ревитализация таких территорий имеет большой потенциал и выступает перспективным инструментом их возрождения. Этот процесс предполагает комплексное переосмысление функционального наполнения объектов с учетом современных потребностей жителей городов в многофункциональные общественные пространства. Основным потенциалом для развития может служить формирование новых функций города. Для того, что бы вывести возможность формирования новых городских функций, необходимо провести тщательный анализ всех преимуществ и недостатков города.

Зачастую особенности исторического формирования города и его идентичность, могут стать теми конкурентными преимуществами, и дать возможность сформировать уникальную систему своих индивидуальных функций и направлений развития. Данное исследование посвящено анализу градостроительной ситуации в Шлиссельбурге с целью выявления потенциальных направлений его развития и оценки возможностей применения методов ревитализации как инструмента преобразования городского пространства.

Ключевые слова: водно-зелёный каркас; город; водный каркас; экологический каркас; урбанизация; водные объекты; ревитализация; депрессивные города; территории и пространства

Введение

Многие города были построены на берегах рек, которые являясь естественным символом города, в большей или меньшей степени влияли на формирования общественного городского пространства [1]. Если в прошлом реки выполняли сугубо транспортную и утилитарную функции, то сегодня их роль сместилась в сторону формирования качественного общественного пространства. В ряде случаев реки в структуре города выступают не просто как природные границы, а как главные композиционные оси и символы исторической идентичности города. Исторический анализ показывает, что морфология таких городов и их гидрологические сети находятся в неразрывной связи, где каждый этап развития застройки накладывал отпечаток на использование водных ресурсов.

В современных условиях модернизации городской среды и актуализации принципов устойчивого развития особую значимость приобретает проблема деградации городских территорий, в том числе околородных. Особенно ярко заметными эти проблемы становятся в малых городах, многие из которых являются моногородами. Жизнь моногородов тесно связана с одним предприятием или узкой сферой деятельности. Моногорода России классифицируются по нескольким ключевым признакам: экономическому состоянию, историческим причинам возникновения и специализации, а также по географии и размеру. Ниже представлена основная классификация моногородов по фактору возникновения и специализации (табл. 1).

Таблица 1

Классификация моногородов

Тип / Категория	Краткое описание и примеры
Исторические монопрофильные	Возникли как при заводские посёлки (ряд уральских городов)
Индустриальные советские	Созданы при крупных заводах (Магнитогорск, Тольятти)
Наукограды и ЗАТО	Основаны для науки или обороны (Дубна, Железногорск)
Ресурсные (добывающие)	Центры добычи ресурсов (Норильск, нефтегазовые города Югры)

Составлено автором

Исторически моногорода возникали по разным причинам: форпосты в XI–XVI веках, города-заводы на Урале XVIII века, а также в ходе индустриализации. Важной особенностью советских индустриальных моногородов была их ориентация на оборону и добычу полезных ископаемых. После формирования постсоветского пространства, уязвимость таких городов резко возросла.

Многие моногорода разных типов столкнулись с такими проблемами как:

- Кризисные города: сталкиваются с депопуляцией, разрушением инфраструктуры и полной зависимостью от судьбы одного предприятия.
- Ресурсные города: менее подвержены массовым увольнениям из-за низкой трудоёмкости отрасли, но их бюджет сильно зависит от мировых цен на сырьё.
- Удалённые города: проблема оторванности населения на одной территории, так как переезд связан с большими сложностями и затратами.

Территории таких городов приобретают признаки депрессивности, к которым можно отнести: наличие на территории заброшенных, разрушенных или полуразрушенных сооружений, обладающих в разной степени моральным и физическим износом, полной или частичной утратой своих функции [1].

Масштабы депрессивных пространств могут существенно различаться. По этому признаку их можно разделить на несколько типов: (1) региональные — отдельные города, края, республика; (2) областные — районы в пределах области или районов городов; (3) местные (локальные) — отдельно стоящие здания или комплекс зданий/сооружений и территории вокруг них [2]. Наличие депрессивных территорий может носить локальный характер и не всегда отображает общее социально-экономическое состояние города.

Ревитализация (оживление) таких территорий имеет большой потенциал и выступает перспективным инструментом их возрождения. Этот процесс предполагает комплексное переосмысление функционального наполнения объектов с учетом современных потребностей жителей городов в многофункциональные общественные пространства для различных форматов мероприятий. Такой подход не только восстанавливает социальную активность и повышает привлекательность территории, но и способствует формированию устойчивой городской среды. В данной работе представлена оценки состояния города Шлиссельбург. Процесс формирования архитектурно-исторической среды Шлиссельбурга непосредственно связан с развитием системы каналов и инженерных сооружений [3; 4]. Каналы Шлиссельбурга являются важнейшим средообразующим элементом, составляющим основу культурной идентичности города.

Данное исследование посвящено анализу градостроительной ситуации в Шлиссельбурге с целью выявления потенциальных направлений его развития и оценки возможностей применения методов ревитализации как инструмента преобразования городского пространства.

Материалы и методы

Ведущей отраслью экономики города Шлиссельбурга является обрабатывающая промышленность, ключевую роль в которой занимает судостроение и судоремонт.

Промышленность Шлиссельбурга ориентирована на его уникальное географическое положение — у истока реки Невы из Ладожского озера (рис. 1) и имеет яркую специализацию на высокотехнологичном судостроении.



Рисунок 1. Город Шлиссельбург

(<https://peterburg.center/ln/shlisselburg-starinnyy-gorod-cto-posmotret-i-kak-dobratsya-do-shlisselburga.html>)

Основным промышленным предприятием города является:

- Невский судостроительно-судоремонтный завод (Невский ССЗ): Это градообразующее предприятие, основанное в 1913 году. Его основные направления деятельности — строительство всех типов судов под ключ, а также комплексный ремонт, модернизация и машиностроение. Завод расположен на Фабричном острове (рис. 2).



Рисунок 2. Невский судостроительно-судоремонтный завод (<https://paluba.media/news/60595>)

Помимо крупного судостроительного завода, в городе функционируют и другие промышленные и производственные предприятия, включая:

- Опытный завод «Нордстрой»: судостроительный завод, специализирующийся на разработке, проектировании и изготовлении различных судов.
- Сфера обслуживания водного транспорта и логистики (рис. 3).
- Судоремонтные кластеры: помимо гиганта Невского ССЗ, в городе функционируют малые верфи и мастерские (например, «Нордстрой»), специализирующиеся на частном и маломерном флоте.

Исторические производства: в прошлом в городе функционировал Шлиссельбургский пороховой завод, который играл важную роль в его истории, особенно во время Великой Отечественной войны, когда там ремонтировали технику и производили боеприпасы.

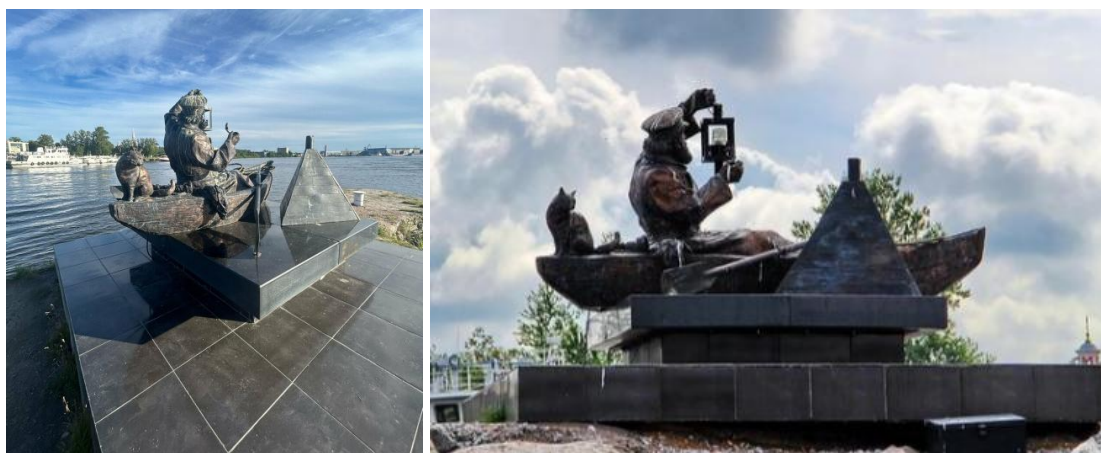


Рисунок 3. Путейцам-речникам России

(https://yandex.ru/maps/org/puteytsam_rechnikam_rossii/200468933537/gallery/?ll=31.104068%2C59.961875&photos%5Bbusiness%5D=200468933537&photos%5Bid%5D=urn%3Ayandex%3Asp%3Aphoto%3A11302718_2a00000190ad2395798a9e557e9626706256&z=12;
<https://gostevoydom.com/museums>)

Сегодня экономика города сталкивается с рядом трудностей:

- Дефицит мощностей: острая потребность в дополнительных энергетических мощностях (тепло и электричество) ограничивает запуск новых промышленных площадок. Лимит тепловых и транспортных мощностей является одним из главных факторов развития региона, что требует приоритетного инвестирования в инженерную инфраструктуру для реализации градостроительного потенциала.
- Маятниковая миграция: близость к Санкт-Петербургу приводит к оттоку части квалифицированных кадров.
- Экологические проблемы: высокая концентрация промышленных и транспортных объектов у истока Невы отрицательно сказывается на состоянии окружающей среды, для восстановления которой требуются значительные затраты на природоохранные мероприятия.
- Низкая благоустроенность территорий и недостаточное количество качественного жилого фонда и развитой инфраструктуры.

Для Шлиссельбурге, как и для других малых городов, диверсификация экономики и снижение зависимости от одного предприятия или направления деятельности может способствовать развитию города. Основным потенциалом для развития может служить формирование новых функций города, например, развитие туризма и креативных индустрий, а также в создании привлекательной городской среды, чтобы удержать молодёжь и привлечь новое население. Определение перспективных направлений функционального развития территории базируется на детальном анализе преимуществ и дефицитов городского пространства. Зачастую особенности исторического формирования города и его идентичность, могут стать теми конкурентными преимуществами, и дать возможность сформировать уникальную систему своих индивидуальных функций и направлений развития. Так, Шлиссельбург представляет собой репрезентативную модель для исследования процессов ревитализации природно-антропогенных ландшафтов, в которых важнейшим средообразующим элементом являются водные объекты, в данном случае — система каналов XVIII–XIX веков [3].

Результаты исследования

В начале XVIII века крепость Орешек 1 в истоке Невы имела важное стратегическое значение (рис. 1). Петр Великий выстраивал торговые отношения с Европой, а морской путь проходил через Ладожское озеро, отличавшееся штормовыми ветрами. Суда с грузом часто погибали; купцы и государство несли убытки, под угрозой находился строительный материал для возведения новой столицы, который также транспортировался через Ладогу. Чтобы избежать крушений судов, было принято решение прорыть Ладожский канал [5]. Строительство началось в 1719 году. Сегодня эта система — важнейшее звено водного пути между Балтикой и Волгой, сформированное двумя поколениями каналов (Приладожские каналы) и шлюзов. В XVIII веке по указу Петра I был создан Староладожский канал, ставший частью Вышневолоцкой системы. Позже, в XIX веке, его дополнил более глубокий Новоладожский канал, вошедший в состав Мариинской (ныне Волго-Балтийской) системы. Эти артерии соединили Неву с Волховом, Сясью и Свирью, обеспечив безопасный обход Ладоги.

Система каналов включает в себя:

- Староладожский (Петровский) канал (1719–1731).

Канал шёл параллельно берегу озера, при этом был безопасным, имел ширину 21 метр и глубину 2,1 метр [5]. Особенности канала является его длина — 117 км. На момент постройки

он был крупнейшим гидротехническим сооружением Европы (рис. 4). Поскольку уровень воды в канале был выше ладожского, в Шлиссельбурге построили уникальную систему гранитных шлюзов для пропуска судов в Неву (рис. 5). Канал быстро мелел и требовал постоянной расчистки, что привело к необходимости строительства дублера.

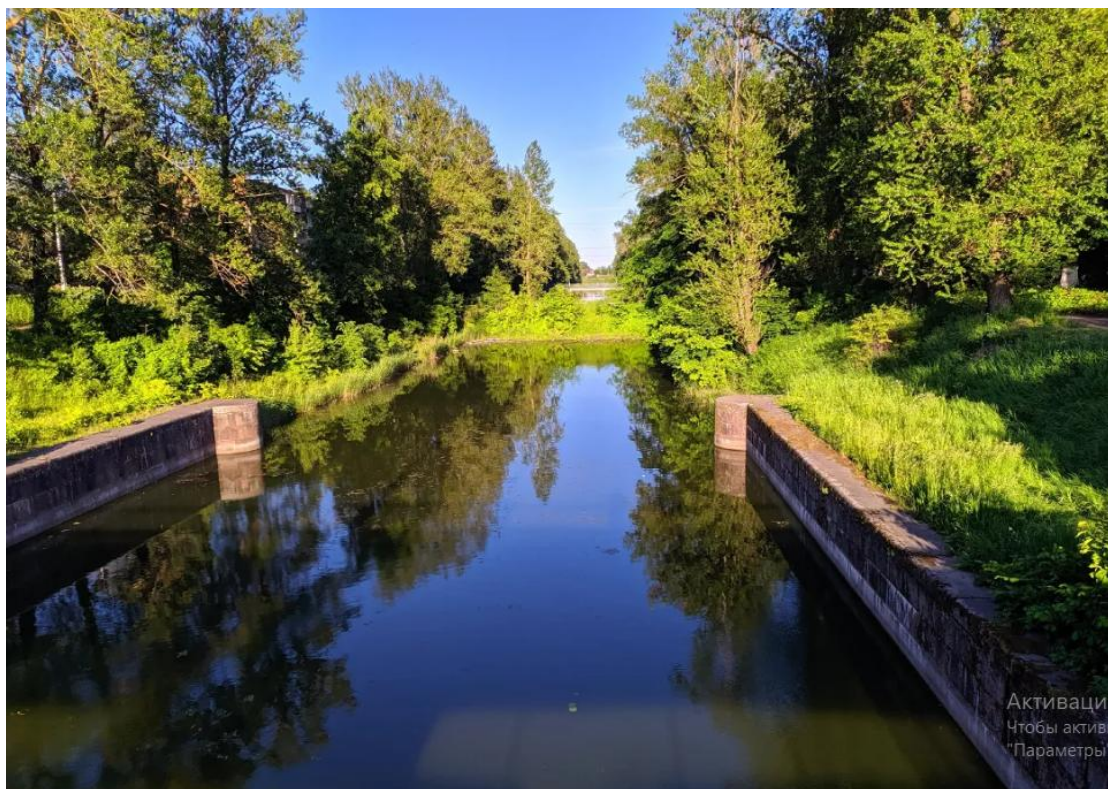


Рисунок 4. Староладожский канал (<https://tripplanet.ru/dostoprimechatelnosti-shlisselburga/>)

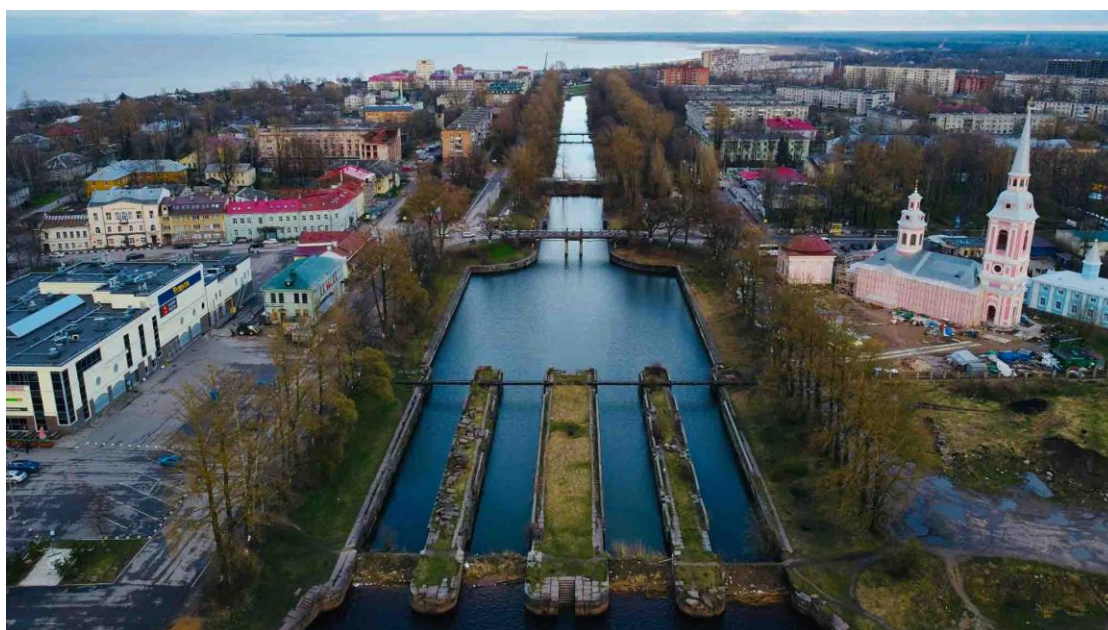


Рисунок 5. Четырёхниточный гранитный шлюз в устье Староладожского канала (<https://www.kp.ru/russia/shlisselburg/dostoprimechatelnosti/>)

- Малоневский канал (1818–1819). Короткий соединительный канал в самом Шлиссельбурге, построенный для удобства маневрирования судов и разгрузки основной магистрали (рис. 6).



Рисунок 6. Малоневский канал в Шлиссельбурге (автор Дмитрия Ратникова,
<https://kanoner.com/2012/04/24/41313/%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB-%D0%B2-%D1%88%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3%D0%B5/>)

- Новоладожский (Александровский) канал (1861–1866). Поскольку старый канал перестал справляться с возросшим грузопотоком и сильно обмелел, возникла необходимость постройки нового канала, особенностями которого стало то, что он расположен параллельно старому, но ближе к берегу озера (рис. 7).



Рисунок 7. Новоладожский канал
(<https://fleetphoto.ru/photo/375539/?gid=1383&lang=ru;>
<https://yachtradio.com/novoladogsky-kanal/>)

Канал сделали «бесплужовым», поэтому его уровень совпадает с уровнем Ладожского озера, что упростило навигацию. Староладожский канал сегодня остается недействующим и практически полностью зарос. Новоладожский канал продолжает использоваться для движения маломерных судов (рис. 8). Шлиссельбургские шлюзы являются объектом культурного наследия.

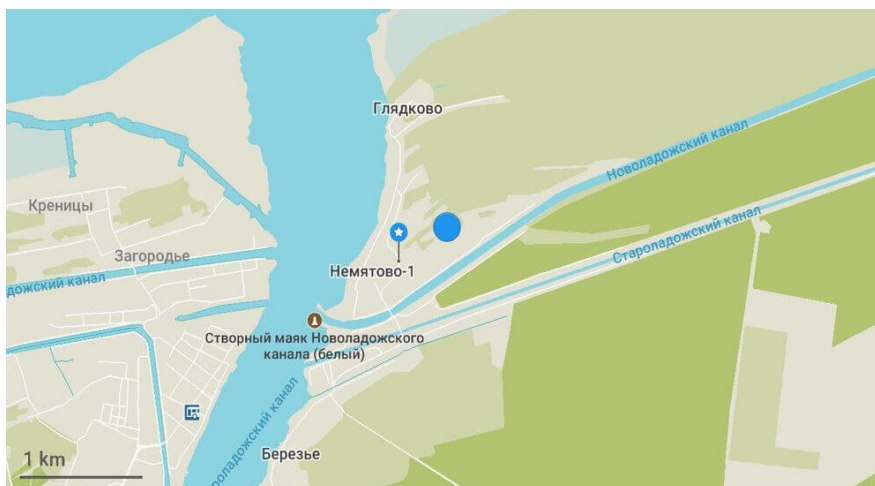


Рисунок 8. Расположение каналов
(<https://fleetphoto.ru/photo/375539/?gid=1383&lang=ru;>
<https://yachtradio.com/novoladogsky-kanal/>)

Создание гидротехнической системы города обусловило возникновение и развитие сети поселений с их природными, ландшафтными, географическими и историко-культурными связями.

Другой достопримечательностью города, является крепости Орешек (рис. 9). Крепость «Орешек» включена в список Всемирного наследия ЮНЕСКО как часть объекта «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников», являясь его неотъемлемым элементом на территории Ленинградской области.

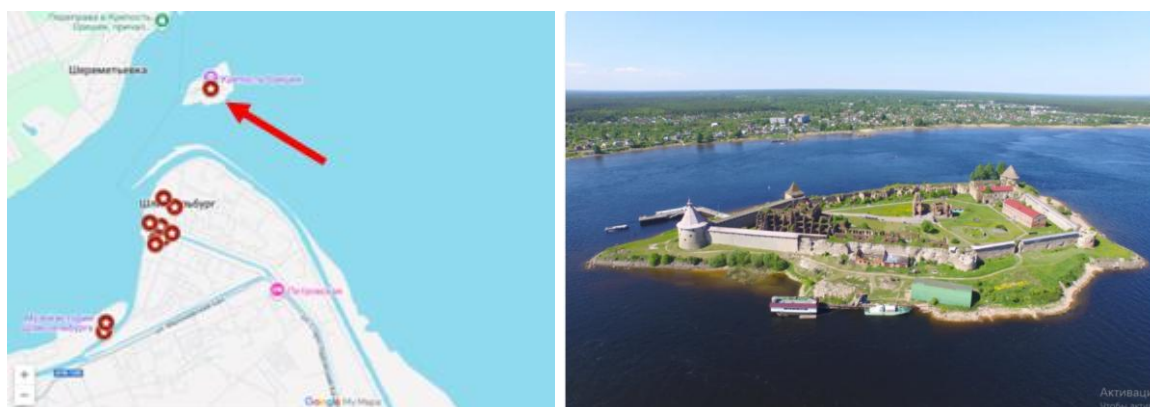


Рисунок 9. Крепость «Оешек» (<https://tripplanet.ru/dostoprimechatelnosti-shlisselburga/>)

Поэтому, уникальность Шлиссельбурга определяется, во-первых, выдающимся расположением города у истока Невы и непосредственной близостью к крепости Орешек, а во-вторых — его историческими каналами. С одной стороны, каналы города являются средообразующим элементом, и выступая на ряду с другими ключевыми природными и природно-антропогенными составляющими (парками, реками, рельефом, зелеными зонами), который формирует основу экологической и планировочной структуры города, обеспечивая его устойчивость, связность и качество среды, как часть экологического каркаса города.

Водный каркас является важным элементом общегородского каркаса, который обеспечивает экологическую стабильность и сохранение биоразнообразия. Он формирует пространственно-организованную инфраструктуру, способную поддерживать экосистемы и создавать комфортную среду для жителей. Водно-зелёный городской каркас также способствует рациональному использованию водных ресурсов и улучшению экологической обстановке города.

С другой стороны, если говорить о формировании градостроительного каркаса как о «скелете» или «несущей основе» города, то водные каналы выполняют роль планировочных и транспортных осей города. Водные каналы как часть городского градостроительного каркаса обладают теми же ключевыми характеристиками. К ним относятся устойчивость, развитие, гибкость и целостность, описывающие роль градостроительного каркаса как основы для долгосрочного, сбалансированного и адаптивного развития города, связывающей разные элементы и обеспечивающей его стабильное функционирование, несмотря на изменения среды и потребностей. Анализ ключевых характеристик градостроительного каркаса применительно к водному каркасу представлен в таблице 2.

Таблица 2

Критерии анализа водного каркаса

Категория сравнения	Характеристики	Значение водного каркаса
Глобальный контекст, Демографические тренды	Устойчивость	Стабильность водного каркаса, несмотря на возрастающий уровень урбанизации и повышающуюся нагрузку на прибрежные экосистемы
Гидрографический базис среды	Развитие	Водные объекты как морфологическая ось и историческое ядро, определяющее вектор формирования идентичности и композиционного облика общественных пространств
Изменение функции акваторий	Гибкость	Изменение роли водных объектов: переход от сугубо утилитарного использования (транспортно-логистические узлы) к формированию многофункциональных эстетических ландшафтов
Пространственно-временная трансформация	Целостность	Морфология современной гидрологической сети как результат наслоения исторических градостроительных парадигм и изменения принципов застройки в ходе многолетней истории города

Составлено автором

Водная среда исторически сформировала уникальный жизненный уклад горожан, их ценностные ориентиры и традиции, превратив гидротехническую инфраструктуру в «живое наследие», определяющее самосознание местного сообщества [6].

Каналы Шлиссельбурга как и неразрывно связанное с ней нематериальное наследие— особенности уклада жителей города, их традиции и ценности (рис. 10).

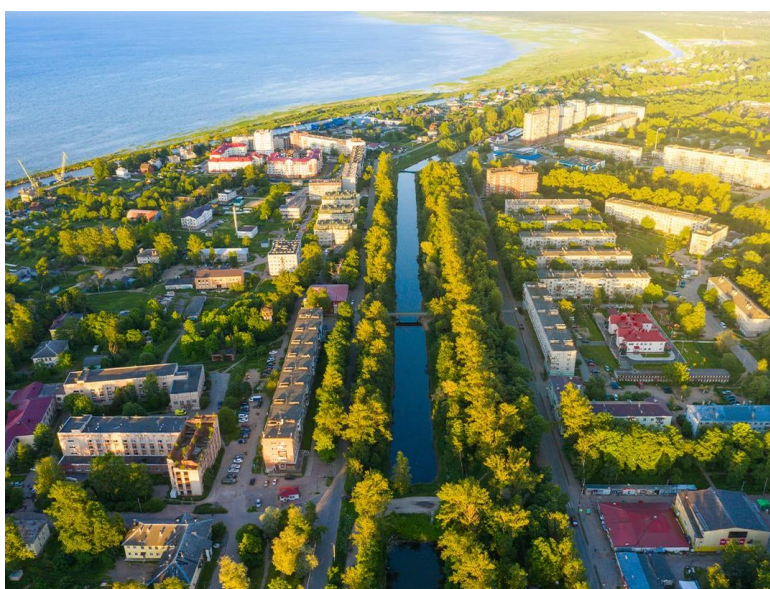


Рисунок 10. Вид на Шлиссельбург (<https://experience.tripster.ru/sights/krepost-oreshek/>)

Морфологическая целостность городской среды как состояние пространственной структуры города, при котором все её элементы (здания, улицы, ландшафт, инженерные системы) образуют единую, логически связанную и исторически преемственную систему, в контексте исследования Шлиссельбурга включает три ключевых аспекта (рис. 11, 12):

1. Пространственно-композиционное единство: соразмерность новых объектов исторической застройке и природному окружению. В Шлиссельбурге это означает, что «водный каркас» (каналы XVIII–XIX вв.) диктует логику расположения зданий, образуя с ними единую систему.
2. Генетическая связь элементов: сохранение «памяти места», где современные функции города (рекреация, туризм) исторически неразрывно связаны с инженерной городской системой (шлюзы, мосты, набережные).
3. Визуально-эстетическая непрерывность: отсутствие резких «разрывов» в облике города. Нарушение целостности происходит, когда уникальные гидротехнические сооружения ветшают или скрываются за случайной застройкой, превращая город из единого ансамбля в набор разрозненных фрагментов.



Рисунок 11. Музей истории Шлиссельбурга
(<https://tripplanet.ru/dostoprimechatelnosti-shlisselburga/>)

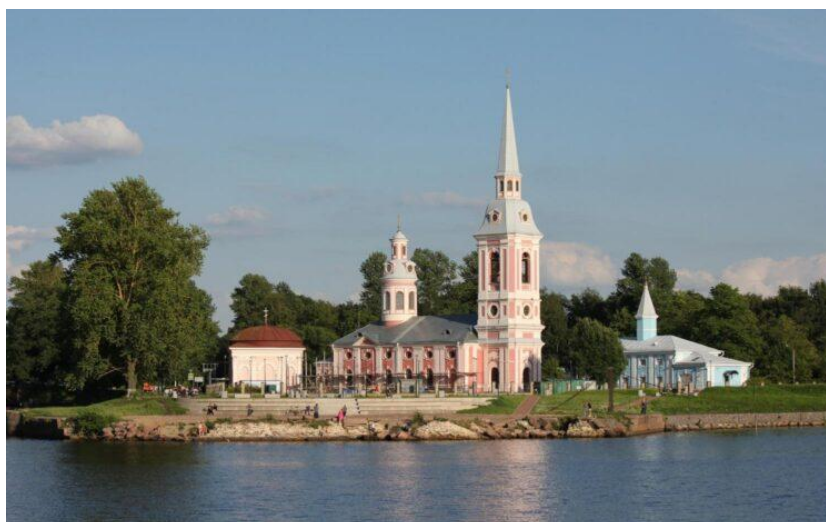


Рисунок 12. Благовещенский собор
(<https://vokrug-ladogi.ru/dostoprimechatelnosti/sooruzheniya/gorod-shlisselburg/>)

Если говорить о пространственной и временной трансформации, то каналы Шлиссельбурга — это не просто инженерные памятники, а «зеркало» души города. Они неотделимы от его живой истории: от специфических городских традиций до повседневных привычек шлиссельбуржцев [7].

Именно это единство материальной среды и человеческого уклада создает неповторимую атмосферу города у истока Невы, поэтому водные объекты могут быть признаны детерминирующими элементами пространственной структуры [8].

Поэтому, система каналов Шлиссельбурга выступает не только частью транспортного и экологического каркаса города, но и является фундаментом его нематериальной идентичности и должны рассматриваться как целостный культурный ландшафт, где материальные объекты (каналы, шлюзы, мосты) находятся в симбиозе с нематериальными аттракторами (рис. 13, 14). К последним относятся традиционные формы природопользования, уклад жизни и ценностные установки жителей, сформированные в условиях постоянного взаимодействия с водной средой.



Рисунок 13. Мост на гранитных колоннах

(Петровский мост) (<https://tripplanet.ru/dostoprimechatelnosti-shlisselburga/>;
https://yandex.ru/maps/org/most_na_kolonnakh/184475444988/gallery/?ll=31.033521%2C59.944716&photos%5Bbusiness%5D=184475444988&photos%5Bid%5D=urn%3Ayandex%3Asprav%3Aphoto%3A14215987_2a000001921b202bf7b68da37defb3c5b446&z=17)



Рисунок 14. Ладожский мост

(<https://admshlisselburg.ru/news?id=6214>; <https://gostevoydom.com/museums>)

В современных условиях урбанизации развитие территорий, прилегающих к водным объектам, перестает быть стихийным процессом и становится объектом стратегического планирования. Динамика их преобразования определяется сложным взаимодействием экономических интересов, экологических ограничений и необходимости сохранения историко-культурной идентичности (рис. 15).

Сегодня ключевым трендом является ревитализация — интегрированный подход, при котором прибрежных зон рассматривается как инструмент повышения капитализации городской среды и улучшения социального климата.

В условиях Шлиссельбурга также особое значение будет иметь трансформация «серого пояса» — бывших промышленных и складских зон у воды — в многофункциональные общественные пространства. Этот процесс управляется рядом факторов, которые можно разделить на пять ключевых блоков: социально-демографические, экономические, экологические, инженерно-технологические (градостроительные) и морфологические (табл. 3).

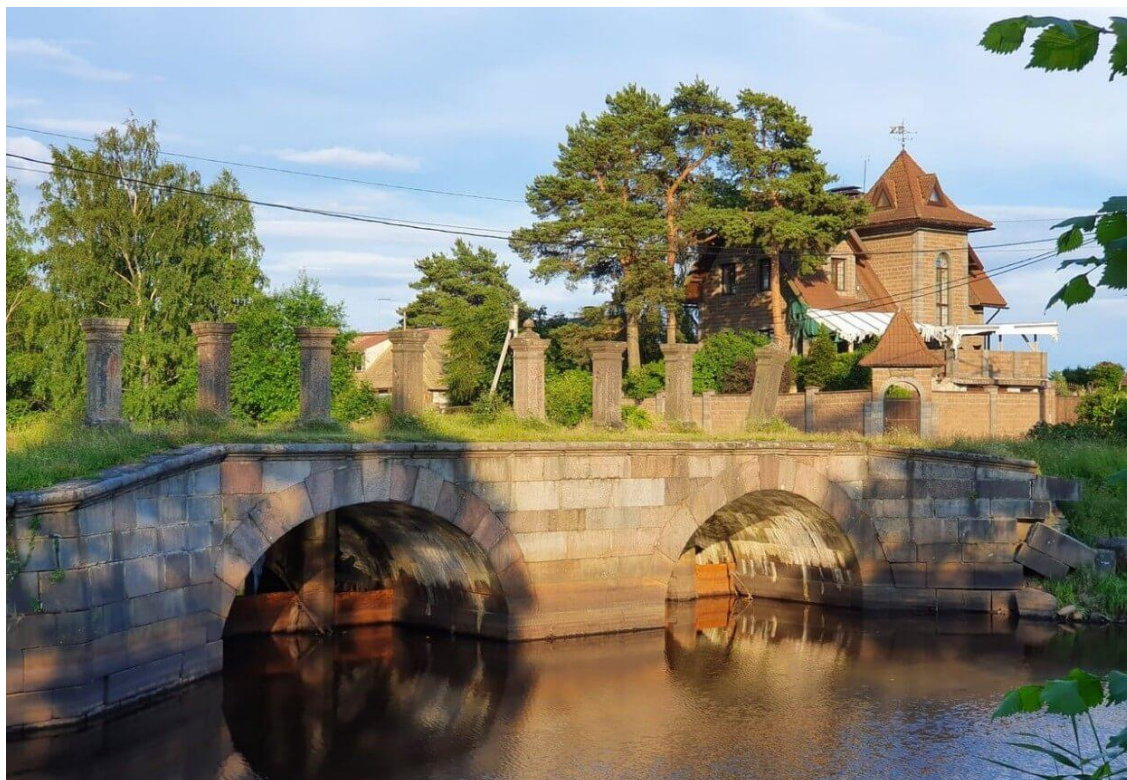


Рисунок 15. Шандорный мост (<https://must-see.top/dostoprimechatelnosti-shlisselburga/>)

Таблица 3

Систематизация факторов развития прибрежных территорий

Группа факторов	Описание фактора	Градостроительное влияние на прибрежную зону
Социально-демографические	Высокий уровень урбанизации и запрос на экологичное жилье	Рост ценности «видовых» характеристик и формирование спроса на рекреационные зоны в шаговой доступности
Экономические	Переход к «экономике впечатлений» и развитие внутреннего водного туризма	Коммерциализация набережных: размещение объектов HoReCa, марин, музеев и культурных центров (инвестиции в наследие)
Экологические и климатические	Ужесточение природоохранного законодательства и необходимость адаптации к изменению уровня вод	Проектирование «умных» набережных, использование водопоглощающих ландшафтов и восстановление биоразнообразия
Инженерно-технологические	Цифровизация управления водным каркасом и ревитализация старых гидросооружений	Интеграция исторических шлюзов и каналов в современную инженерную сеть города как функциональных и эстетических элементов
Морфологические	Сохранение непрерывности береговой линии и «открытие» города к воде	Ликвидация барьеров (заборов, складов) для создания единого пешеходного и велосипедного каркаса вдоль берега

Составлено автором

В вопросе сохранения и ревитализации важно учитывать не только историко-культурные, но и социальные аспекты. Ревитализация Шлиссельбурга невозможна без учета **социокультурного кода**, неразрывно связанного с его водными артериями [9]. Исторические каналы являются

пространственным воплощением коллективной памяти: в них отражены традиционные промыслы, особенности бытового поведения и уникальный менталитет жителей города-крепости и города-порта.

Недооценка композиционной роли каналов и упадок исторических гидросооружений может привести в конечном итоге к деградации морфологической целостности городской среды, поэтому морфологическая целостность Шлиссельбурга критически зависит от **ревитализации территории города** (рис. 16).



Рисунок 16. Новоладожский канал ([Novoladozhsky canal](#))

Если каналы и шлюзы выключены из жизни города, они перестают быть связующим звеном, и городская среда «распадается», теряя свою уникальную идентичность «города на воде» у истока Невы.

Дискуссия

Город Шлиссельбург относится, как было уже сказано выше, к категории малых моногородов городов России, его население составляет 13 872 человека. В 1990-е и начале 2000-х отмечалась тенденция сокращения численности населения. Снижение численности населения в Шлиссельбурге (Ленинградская область) обусловлено комплексом демографических, экономических и инфраструктурных факторов:

- Миграционный отток: близость к Санкт-Петербургу (около 24 км) способствует трудовой миграции. Жители, особенно молодежь, переезжают в мегаполис в поисках более высокой оплаты труда и карьерных перспектив.
- Состояние городской среды: проблемы с благоустройством, включая большое количество недостроенных зданий, плохое состояние дорог и недостаточно развитый общественный транспорт снижает привлекательность города для постоянного проживания семей.
- Естественная убыль: как и во многих малых городах России, в Шлиссельбурге наблюдается превышение смертности над рождаемостью, что является частью общей демографической тенденции.
- Экономический статус: город часто воспринимается как туристический центр (благодаря крепости Орешек) (рис. 17), но его внутренняя экономика и социальная инфраструктура требуют ревитализации для удержания постоянного населения.

Так как город обладает архитектурно-историческим потенциалом и выступает главными «воротами» к крепости Орешек, то для Шлиссельбурга значимой отраслью экономики может стать туризм.



Рисунок 17. Крепость Орешек (<https://experience.tripster.ru/sights/krepost-oreshek/>)

Для стабилизации социально-экономической и экологической ситуации, властями региона была предпринята в последнее время реализация ряда проектов по улучшению городской среды и социально-экономическому развитию с целью снижения оттока жителей, повышения качества жизни в городе и наращивания туристического потенциала территории. С целью повышения инвестиционной привлекательности коммерческой недвижимости в центре, начали реализовываться проекты по благоустройству территорий, в том числе и исторических каналов и набережных. Такие подходы сказались на многих сферах жизни города.

За последнее время, доходы от пассажирских перевозок, гостиничного бизнеса и общественного питания показывают устойчивый рост (табл. 4).

Анализ динамики численности населения последних лет (2023–2025) показывает тенденцию к незначительному росту или стабилизации после периода колебаний в начале 2020-х годов в силу следующих факторов:

- Развитие жилищного строительства и ревитализация уже существующих городских пространств: Активное возведение новых жилых комплексов привлекает жителей из других регионов и Санкт-Петербурга, что компенсирует естественную убыль населения.
- Миграционная привлекательность: Шлиссельбург становится частью «дальнего пояса» петербургской агломерации — из-за статуса «спутника» люди выбирают его для жизни из-за более доступного жилья при сохранении транспортной доступности мегаполиса.
- Развитие верфей и промышленная стабильность: модернизация Невского ССЗ и выполнение крупных заказов обеспечивают сохранение рабочих мест внутри города. Работа градообразующего Невского судостроительно-судоремонтного завода обеспечивает стабильную занятость, удерживая трудоспособное население.

- Инфраструктурное развитие: программы догазификации и благоустройства территории, развитие ЖКХ в 2024–2025 гг. повышают привлекательность города для семей с детьми.

Таблица 4

Численность населения Шлиссельбурга

Период	Численность (приблизительно)	Статус
1985–1989	15 500–16 000	Рост / Максимум
2002	12 400	Значительное снижение
2010	13 170	Начало стабилизации
2021	14 700	Уверенный рост
2025	14 900	Текущий подъем

Составлено автором (по данным ЕМИСС)

Таким образом, экономика Шлиссельбурга в будущем может стать устойчивым сочетанием традиционной «тяжелой» промышленности и динамично развивающейся экономики услуг и туризма, а дальнейшее процветание города напрямую будет зависеть от успешности интеграции его исторического водного наследия в современный хозяйственный оборот.

На основании выше изложенного, можно выделить следующие существенные особенности города:

- Планировочная структура Шлиссельбурга жестко детерминирована его водным каркасом. Исторические каналы выступают не только объектами инженерного наследия, но и ключевыми морфологическими осями, определяющими пространственную целостность исторического поселения.
- Город обладает значительным потенциалом перехода к многоукладной экономической модели. Градостроительный потенциал Шлиссельбурга может быть реализован через модель «город-музей с современной инфраструктурой», где основное внимание уделяется сохранению исторического облика.
- Восстановление системы каналов является обязательным условием преодоления фрагментарности городской среды. Только функциональное включение акваторий в современную жизнь города способно обеспечить устойчивое развитие данной территории [11; 12].
- Динамика развития прибрежных территорий должна быть направлена на преодоление «эффекта отчуждения» города от водной среды, при котором основным механизмом становится создание «гибких пространств», способных совмещать транспортные функции (водный транспорт), экономическую активность и экологическую устойчивость, что критически важно для таких уникальных узлов, как Шлиссельбург.
- Основные положения по ревитализации водной системы и прибрежных территорий должны учитывать различные типы исторической среды и природно-искусственных ландшафтов, а так же принципы ландшафтной организации исторических городских пространств [13; 14].
- Сохранение индустриального потенциала судостроения в сочетании с динамичным ростом капитализации культурного наследия может повысить инвестиционную привлекательность города и обеспечить рост бюджетных поступлений [15].

Выводы

Природно-антропогенной ландшафт Шлиссельбурга образует система каналов, созданная на протяжении XVIII–XIX веков. Игнорирование важной роли водных объектов, отсутствие внимания к выразительным по архитектуре уникальным гидротехническим сооружениям, препятствует сохранению эстетической и функциональной связности территории и приводит к нарушению целостности облика города.

Дальнейшее успешное развитие города в перспективе напрямую будет зависеть от качества управления этой уникальной системой, которая является как главным нематериальным и пространственным активом региона и поиске баланса между сохранением уникального культурно-ландшафтного каркаса и наращиванием производственного потенциала судостроительного кластера. Проблема восстановления культурного ландшафта Шлиссельбурга неразрывно связана с разработкой комплексного подхода ревитализации по сохранению системы его исторических каналов, интегрирования системы каналов в современный городской ландшафт, устранения барьеров между жилыми кварталами и береговыми линиями, превращения закрытых промзон в открытые общественные пространства.

Рост численности населения подтверждает статус города как привлекательного элемента Санкт-Петербургской агломерации. Это диктует необходимость поиска баланса между интенсивным девелопментом и сохранением визуальных коридоров исторической среды таким образом, чтобы новое жилищное строительство было сомасштабно исторической застройке и отвечало принципам исторической идентичности города.

С учетом этих особенностей Шлиссельбург может стать примером реализации перспективной модели «гибридного города» и играть роль важного экономического центра Кировского района Ленинградской области.

ЛИТЕРАТУРА

1. Курочкина В.А. Водные объекты как основа организации открытых общественных пространств и инструмент трансформации урбосистем // Вестник Евразийской науки, 2020 № 5, с. 1–24. <https://esj.today/PDF/63SAVN520.pdf>. DOI: 10.15862/63SAVN520 EDN: WERBQT.
2. Курочкина В.А. Влияние объектов незавершенного строительства и промышленных территорий на геоэкологию городов и развитие депрессивных пространств // Вестник Евразийской науки, 2020, № 6, с. 1–23. <https://esj.today/PDF/36NZVN620.pdf>. DOI: 10.15862/36NZVN620 EDN: HBDDUL.
3. Гранстрем М.А., Кефала О.В. Экологические подходы решения проблемных территорий / М.А. Гранстрем, О.В. Кефала // Системные технологии. — 2023. — № 4(49). — С. 181–191. 10.55287/22275398_2023_4_181. DOI: 10.55287/22275398_2023_4_181 EDN: LFUÖCZ.
4. Гранстрем М.А. Уникальная среда Ивангорода: почувствовать и сохранить "дух места" / М.А. Гранстрем // Архитектурный альманах. Том Выпуск 5. — Санкт-Петербург: НП-Принт, 2020. — С. 92–105. EDN: THKVBA
5. Гранстрем М.А., Ефимова М.С.. Гидротехническая система Шлиссельбурга. Историко-культурные аспекты. / М.А. Гранстрем, М.С. Ефимова. // Системные технологии. — 2024. — № 4(53). — С. 150–158. DOI: 10.48612/dnitii/2024_53_150-158.

6. Золотарева, М.В. Организация музеефицированных зон как элемент политики «экологии культуры» / М.В. Золотарева, М.А. Гранстрем // Наука, образование и экспериментальное проектирование: тезисы докладов международной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава, молодых ученых и студентов, Москва, 03–07 апреля 2017 года. Том Москва: Московский архитектурный институт (государственная академия), 2017. — С. 48–50. — EDN YONGLB.
7. Гранстрем, М.А. Сохранение исторической среды в контексте современной застройки / М.А. Гранстрем, Ю.С. Лишманова // Современные проблемы истории и теории архитектуры: Сборник материалов VI Всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 09 ноября 2021 года — 10 2022 года. — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2021. — С. 20–24. EDN: HTLHMW.
8. Ефимова М.С., Гранстрем М.А. Особенности формирования исторической гидротехнической системы Шлиссельбурга. Материалы XVIII международной молодежной научно-практической конференции "Научный потенциал молодежи — будущему Беларуси" Полесский государственный университет, г. Пинск, Республика Беларусь, 19 апреля 2024 г. Часть II. 2024. С. 41–42.
9. Филипчук С.В., Павлухин А.И. Ревитализация общественных пространств как фактор формирования социокультурной среды города // Культура и образование: научно-информационный журнал вузов культуры и искусств. 2024. № 1(52). С. 161–171. DOI: 10.2441/2310-1679-2024-152-161-171 EDN: JFGENO.
10. Калиниченко Е.К., Курочкина В.А, Белова М.О. Основные принципы и критерии формирования городских общественных пространств: отечественный и зарубежный опыт. В сборнике: Геоэкология: теория и практика: сборник научных трудов по материалам Всероссийской студенческой конференции с международным участием 19–20 ноября 2021 г. / Под общ. ред. к.б.н., доцент Е.А. Парахиной. — М.: РУДН, 2021. С. 141–146.
11. Курочкина, В.А. Ревитализация заброшенных прибрежных территорий: от промышленного наследия к общественному пространству / В.А. Курочкина, М.В. Богунова, Е.К. Калиниченко // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 5. — URL: <https://esj.today/PDF/73SAVN525.pdf>. DOI: 10.15862/73SAVN525.
12. Курочкина, В.А. Пути использования и реорганизации бывших промышленных территорий на примере завода "Богемия" в Великом Новгороде / В.А. Курочкина, Е.К. Калиниченко, М.В. Ратченкова // Вестник Евразийской науки. — 2024. — Т 16. — № 1. — URL: <https://esj.today/PDF/77NZVN124.pdf>. EDN: OLRZVZ.
13. Курочкина, В.А. Ревитализация объектов городского пространства с учетом адаптивных процессов на примере Дворца культуры завода «Серп и молот» / В.А. Курочкина, Е.К. Калиниченко // Актуальные проблемы строительной отрасли и образования — 2024: Сборник докладов V Национальной научной конференции, Москва, 16 декабря 2024 года. — Москва: Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет, 2025. — С. 376–381.
14. Курочкина, В.А. Методы реализации принципов устойчивого развития на примере культурных центров / В.А. Курочкина, Е.К. Калиниченко // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 6. — URL: <https://esj.today/PDF/30NZVN625.pdf>. DOI: 10.15862/30NZVN625

15. Suzdaleva A., Kurochkina V., Jargalsaihan B., Kuchkina M. Renovation of depressed areas using methods of transpersonal socionics. E3S Web of Conferences. "International Scientific and Practical Conference "Environmental Risks and Safety in Mechanical Engineering", (ERSME 2020). E3S Web of Conferences 217, 02003 (2020). 2020. PP. 1–11. DOI: 10.1051/e3sconf/202021702003 EDN: KLYEUM.

Kurochkina Valentina Aleksandrovna

Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba, Moscow, Russia
Moscow State University of Civil Engineering (National Research University), Moscow, Russia

E-mail: kurochkina.mgsu.ru@yandex.ru

IRID: <https://istina.msu.ru/workers/343205693/>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1327-6298>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=657072

ResearchGate: <https://www.researchgate.net/profile/Valentina-Kurochkina-2>

Revitalization of public areas as a tool for transforming the spatial structure of small towns

Abstract. Rapid urbanization is driving growth in housing construction: by 2050, the share of urban residents worldwide is projected to increase to 70 %. This trend is even more pronounced in Russia, making the task of effectively organizing urban space both urgent and important. Historically, the urban framework of most Russian megacities was formed along river arteries, which served as key communication routes. Today, water bodies are viewed not only as a resource but also as a fundamental urban planning factor. The transformation of hydrological networks within the city is the result of a long evolution, where development stages and historical context have determined the current role of water in the structure of public space. This is particularly relevant for small towns whose economies depend on a single enterprise or a narrow field of activity, and where stagnant economic development exacerbates the problem of urban degradation, especially near water. This study analyzes the urban development situation in Shlisselburg to identify potential development areas and assess the feasibility of using revitalization methods as a tool for transforming urban space.

Keywords: water-blue framework; city; water framework; ecological framework; urbanization; water bodies; revitalization; depressed cities; territories and spaces