引用格式：安庆龙，赵志庆．基于遗产价值的铁路遗产保护与再利用策略[J]．工业建筑，2025，55(6)：46-53．AN Qinglong，ZHAO Zhiqing. Strategies for the Conservation and Reuse of Railway Heritage Based on Heritage Value[J]. Industrial Construction，2025，55(6)：46-53 (in Chinese).
DOI：10. 3724/j. gyjzG25020404

基于遗产价值的铁路遗产保护与再利用策略*

安庆龙[1]　赵志庆[2,3]

（1. 京都大学地球环境学舍，日本京都　6068501；2. 哈尔滨工业大学建筑与设计学院，哈尔滨　150001；3. 寒地城乡人居环境科学与技术工业和信息化部重点实验室，哈尔滨　150001）

摘　要　针对当前我国铁路遗产保护中存在的价值认知困境与可持续利用难题，研究旨在重构铁路遗产价值体系，探索其动态保护与再生路径。通过构建“观念转变—内涵拓展—可持续转化”框架，系统性整合殖民遗产批判性阐释、线性空间逻辑修复及过程真实性认知，突破传统保护范式的局限性。聚焦多维价值转化机制，结合技术、社会与艺术价值的挖掘，提出权属整合、社区参与及遗产旅游等策略。研究提出，为协调铁路遗产保护与城市可持续发展需求，通过转变存量发展思维与殖民遗产负价值的转化，从遗产真实性、完整性与连续性的角度，深度挖掘铁路遗产的技术、艺术以及社会价值，推动铁路遗产从“静态遗存”向“活性资源”的价值转化，实现文化遗产与可持续发展的协同。

关键词　铁路遗产；遗产价值；价值转化；可持续利用；遗产旅游；殖民遗产

Strategies for the Conservation and Reuse of Railway Heritage Based on Heritage Value

AN Qinglong[1]　ZHAO Zhiqing[2,3]

（1. *Graduate School of Global Environmental Studies*，*Kyoto University*，*Kyoto* 6068501，*Japan*；2. *School of Architecture and Design*，*Harbin Institute of Technology*，*Harbin* 150001，*China*；3. *Key Laboratory of Cold Region Urban and Rural Human Settlement Environment Science and Technology*，*Ministry of Industry and Information Technology*，*Harbin* 150001，*China*）

Abstract：This study aims to reconstruct the value system of railway heritage and explore its dynamic conservation and regeneration path，in view of the current dilemma of value cognition and sustainable utilization in China’s railway heritage conservation efforts. By constructing the framework of "concept change—connotation expansion—sustainable transformation"，the study systematically integrated the critical interpretation of colonial heritage，the restoration of linear spatial logic，and the recognition of process authenticity，breaking through the limitations of traditional conservation paradigms. Focusing on the multi-dimensional value transformation mechanism and incorporating the exploration of of technical，social，and artistic values，a strategy combining ownership integration，community participation，and heritage tourism was proposed. In order to coordinate the needs of railway heritage protection and sustainable urban development，this research proposes a thorough exploration of the technical，artistic，and social value of railway heritage from the perspective of its authenticity，integrity，and continuity. Furthermore，this study facilitates the value transformation of railway heritage from "static relics" to "dynamic resources" by adopting a stock-based development approach and addressing the negative legacy of colonial heritage，achieving synergy between cultural heritage and sustainable development.

* 国家自然科学基金面上项目（52278055）；国家自然科学基金国际（地区）合作与交流项目（T2261139560）；国家重点研发计划（2024YFC3811000）。

第一作者：安庆龙，博士研究生，主要从事城乡历史文化保护研究。

通信作者：赵志庆，zhaozq88@126. com。

收稿日期：2025-02-04

Keywords: railway heritage; heritage value; value transformation; sustainable use; heritage tourism; colonial heritage

0　引　言

作为工业文明演进的关键物质见证，铁路遗产凝结着技术革命的时代烙印与工程实践的空间智慧，更承载着区域人口迁徙、文化传播与社会结构变迁的多维历史信息。在新型城镇化步入存量更新的时代语境下，如何实现大规模闲置铁路遗产的价值再生，已成为平衡历史保护与城市发展的重要课题。工业遗产保护的本质在于构建动态的价值认知体系[1]，这要求实践者既要恪守遗产本体真实性原则，又需创造性回应社会功能转型、经济效能提升与生态空间修复的复合诉求。我国通过《国家工业遗产管理办法》等政策创新，正推动工业遗产保护范式从“被动式抢救”向“系统性再生”转型：一方面将铁路遗产纳入城乡历史文脉传承体系，强化其作为交通技术文明“活化石”的行业遗产特质；另一方面倡导建立动态监测机制，构建政府—市场—社区协同的治理网络[2]。

然而，我国铁路遗产因其殖民历史的特殊背景，以及工业遗产与线性文化遗产的复合属性，正面临三重价值认知困境：第一，殖民遗产的价值阐释不足。现有保护实践多采用技术价值优先的叙事策略，缺乏批判性遗产理论指导下的殖民时期铁路遗产价值转化路径，进而导致遗产认同问题。第二，线性文化遗产的空间逻辑未被充分尊重。既有保护实践忽视铁路廊道作为“文化线路”的空间连续性特征及其与沿线聚落的功能共生关系，致使“片段化保护”与“系统性破坏”并存[3-5]。第三，真实性认知存在范式局限。现行评估体系过度聚焦轨道、机车等物质遗存的形态真实性，而对功能迭代与新技术介入下的“过程真实性”缺乏制度回应，难以适应当前城市可持续发展中的遗产创新需求[6-8]。

本文以遗产价值为理论锚点，提出“观念转变—内涵拓展—可持续转化”的框架，试图解决以下核心问题：1）如何重构铁路遗产的价值认知体系，尤其是殖民遗产的“负价值”转化；2）如何从技术、社会等多维度拓展铁路遗产的价值内涵；3）如何通过权属整合与社区参与实现价值可持续。研究结合中东铁路等典型案例，探索铁路遗产从“历史遗存”向“发展资源”转化的创新路径，为存量时代的遗产再生提供理论与实践支持。

1　铁路遗产与遗产价值

铁路遗产的保护与利用需以对其价值内涵的系统性认知为基础。通过厘清铁路遗产的定义与价值构成，为后续相关策略提供理论支撑。

1.1　铁路遗产的定义

目前，铁路遗产的定义通常基于《下塔吉尔宪章》对工业遗产的定义：铁路遗产是指与铁路交通相关的历史遗迹、建筑物、技术设备、文化景观及其他有形和无形的文化资产。它不仅包括铁路线路、站房、桥梁、隧道、机车车辆、信号系统等基础设施，以及技术文献、施工图纸等档案资料，还涵盖了铁路及附属地运营管理制度、沿线社区的生活方式、与铁路相关的节庆习俗等文化记忆。由此可见，铁路遗产的独特性在于其线性空间特征与技术复合性：一方面，铁路线路贯穿城乡，形成串联自然景观与人文聚落的遗产廊道；另一方面，铁路系统融合了土木工程、机械制造、通信技术等多领域智慧，是工业文明演进的缩影。

1.2　世界遗产框架下的铁路遗产价值构成

1972 年，联合国教科文组织（UNESCO）发布了《保护世界文化和自然遗产公约》，构建了以“突出普遍价值”为核心的世界遗产框架[9]。世界遗产的选择标准共有 10 条，其中第二条为展示人类价值观在一段时间内或世界文化区域内关于建筑或技术、纪念性艺术、城市规划或景观设计发展的重要交流。第四条为成为某一类建筑、建筑群或技术整体、或景观的杰出典范，展示人类历史上的重要阶段。截至 2024 年，已有 4 组线路进入世界遗产名录（表 1）。从 UNESCO 的官方描述中可以发现，这些铁路遗产的价值主要来源于三个方面：一是在技术层面体现了当时的建筑路桥设计施工过程中运用的工程技术以及项目管理技术的创新性；二是铁路与沿线地区之间的关系，包括有形铁路遗产与自然景观的协调，以及无形铁路遗产对社会发展的推动作用；三是铁路及相关设施的现状，包括铁路是否长期保持正常运行、是否保持遗产的真实性、遗产的结构功能和使用以及遗产区的边界是否保持完

整性等。需要注意的是，对于铁路遗产真实性的判断并非是要求一成不变的静态保护。由于铁路本质上是不断发展的社会技术系统，因此通过顺应时代需求的变化进行动态利用，对于遗产真实性与价值构成至关重要；例如对磨损的构件进行更换、车站以及列车的更新、线路运营与组织方式的改进等，进而实现遗产的连续性。

表1 世界遗产名录中的铁路遗产

Table 1 Railway heritage sites listed in the World Heritage List

名称	国家	建设时间/年	线路长度/km	遗产区面积/hm^2	缓冲区面积/hm^2	入选时间/年	主要入选原因
塞默灵铁路	奥地利	1848—1854	41	156	8581	1998	建设过程中技术问题的解决方案；铁路的建设增加了自然风景区的可达性
印度山区铁路	印度	1881—1908	230.96	88.99	644.88	1999、2005、2008	展现了印度殖民时期文化与技术的转变，以及对社会和经济的影响，象征着人们通过铁路解放山区人口所付出的技术和物质努力
雷蒂亚铁路	意大利/瑞士	1889—1904	67	152.42	109385.9	2008	在建筑与土木工程方面提出了一套全面与多样化的创新解决方案；在美学层面，实现了与沿线地区自然景观的和谐
伊朗纵贯铁路	伊朗	1927—1938	1394	5784	32755	2021	不同价值观的多方面交流，包括铁路技术和经验的应用，项目管理经验，伊朗与西方混合建筑风格的出现等等；加快了交通运输速度、促进了经贸发展

1.3 基于遗产价值的铁路遗产保护与再利用框架

面对当前我国铁路遗产保护的主要矛盾，构建以遗产价值为核心的铁路遗产保护与再利用的框架（图1）。首先，铁路遗产价值可以划分为历史、建筑、技术等方面的本体价值以及经济、社会等方面的衍生价值。其次，铁路遗产价值的转换是实现遗产保护与再利用的关键途径。这一过程中，需要转换其丰富的本体价值，充分发挥遗产的经济效益和社会效益。当前遗产价值认同、碎片化保护以及保护性衰败的三类主要问题，直接影响了遗产真实性、完整性和连续性的价值来源。因此，本文提出了“观念转变—内涵拓展—可持续转化”三项改进目标，强调增加可转换的价值内容与内涵，提高价值转化的成效，以实现铁路遗产的可持续发展。

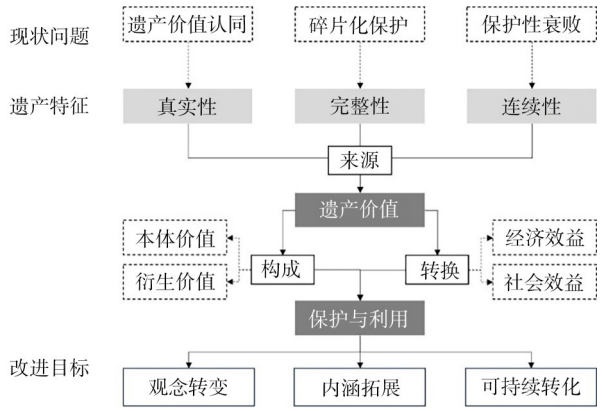


图1 基于遗产价值的铁路遗产保护与再利用框架

Fig. 1 Framework for the conservation and reuse of railway heritage based on heritage value

2 价值观念转变

2.1 存量发展思维：从“废弃设施”到“城市触媒”

在增量扩张向存量更新的转型中，铁路遗产的“空间资产”属性被重新激活。其保护逻辑从“被动保存”转向“主动增值”。我国在改革开放初期，经历了快速的城镇化发展阶段，在开启大量新城建设的同时，却忽略了城市核心区的高质量发展。铁路等工业遗产遗址通常会给公众留下“落后过时”“噪声污染”等负面印象。早期的铁路通常贯穿城市的核心区域，铁路车站、附属地内的各类设施占据了城市极具价值潜力的位置。在存量发展时代，应当充分发挥铁路遗产的战略位置、机动性与社会流动性，通过保留铁轨与植被，串联社区、商业与生态功能，将废弃铁路廊道转化为城市公共空间网络。尽管许多单体的铁路遗产建筑已经无法满足现代复合功能需求，但遗产区域内建筑物更为紧密的相互关联，使得未来可以通过特定领域的专业化来考虑废弃铁路建筑的整合，并通过铁路线对不同的领域进行串联，形成线状的城市发展带（图2）。

2.2 “负”价值的文化重构：殖民遗产的批判性转化

殖民铁路遗产的“负价值”体现为历史创伤与

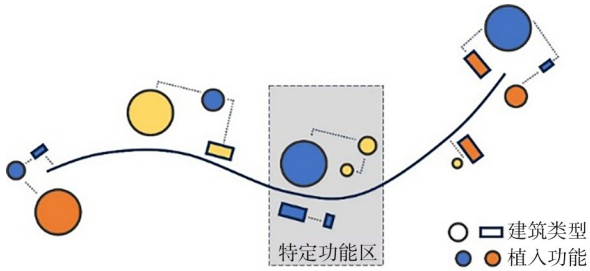


图 2　存量发展背景下的铁路遗产整合发展

Fig. 2　Integrated development of railway heritage in the context of stock-based development

文化霸权，但其转化潜力在于通过批判性阐释。滇越铁路、中东铁路、胶济铁路等我国现存的铁路遗产多数是由早期殖民者建造的。因此，有人会认为这些铁路设施是当时帝国主义侵略者为了进一步统治与掠夺资源而建设的，代表着压迫与剥削以及外来文化对于本地文化的侵蚀。这种“负”价值问题不仅存在于铁路遗产，对于所有殖民地遗产都是一个需要辩证看待的问题。

回顾中国几千年的发展历程，“中华文化”自其源头起，即以汉文化为基础，继而发展成为以汉文化为主体、融合了历史上诸多民族及其文化的广义中华文化。历史上，中华文化在传承过程中曾多次陷入危机，甚至存在被不同信仰与价值观体系的文化群体所统治的阶段。但时至今日，我们发现中华文化在一个个危机中不断“自愈”，并迸发出新的生命力。这种“自愈”能力来源于人民共同的传统生活方式，即“民俗认同”。通过日常的语言文字运用、信仰与生活习俗的延续，以及对新地理和社会环境的适应，以此来维系一个群体的认同感或社会的正常运转[10]。基于这种“民俗认同”之根，中华文化才能在内部的多民族与外部的多文化中兼容并蓄，将其“传统化”“遗产化”“本土化”，实现“和而不同”的“文化自愈”与“文化自信”。

因此，对于这些铁路遗产，我们应充分尊重历史的多样性与复杂性，通过保留和解释这些遗产，帮助公众全面了解历史，包括其中的压迫和抵抗。2005 年 UNESCO 通过的《保护和促进文化表现形式多样性公约》[11]中明确提出了要保护和促进文化表现形式的多样性，鼓励不同文化间的互动与对话。作为本土文化与外来文化碰撞与交融的产物，铁路遗产一方面在设计和工程技术上具有融合中外特色的独特价值，客观地推动了当地社会的早期发展；另一方面可以帮助人们理解文化互动的复杂性。可以让被殖民者铭记历史，避免重蹈覆辙。同时也能警示殖民者，提醒他们曾经走上过错误的道路。将遗产的“负”价值转化为理解和反思历史的正向价值，促进社会对于历史的全面评价。

3　丰富价值内涵

基于上文论述的遗产价值转变，应从设计、技术、社会等多个维度，深入挖掘其本体价值内涵。铁路遗产不仅是现代化进程的重要见证，也是文化交流和社会变迁的象征。其创新的建筑功能设计和融合中外的艺术元素，反映了当时的技术革新和美学理念。与此同时，铁路的建设也推动了人口流动与沿线地区的城市化进程。从建筑与城镇建设的角度，以我国东北地区的铁路遗产为例，探讨其价值内涵，能够使其在现代社会中继续发挥重要作用。

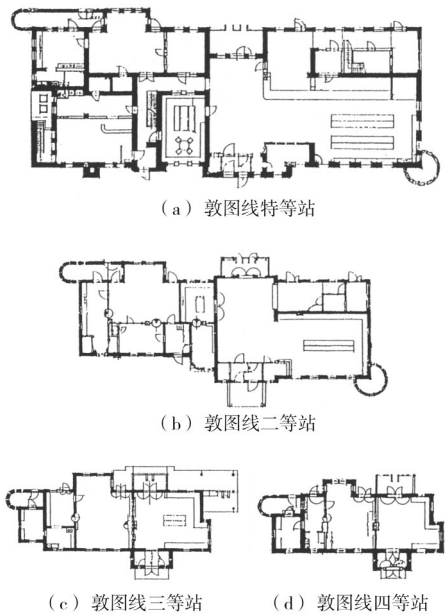
3.1　技术价值

目前东北地区现存的物质形态的铁路遗产中，绝大多数为当时的沙俄与日本殖民者设计与建造的铁路设施与附属地建筑。从技术与艺术的角度来看，这些设施建筑在平面设计、建筑风格、建筑材料等方面，融合了中国本土与欧洲、日本的传统与创新智慧。

3.1.1　平面设计的标准化

为了扩大殖民统治的规模，伪满洲国于 1933—1944 年间新建了 6354 km 的铁路。其中最先开展建设的敦图线（敦化至图们江）全长 192 km。沿线新建的 15 个车站被分为四个等级，包括特等站（图们站），二等站（朝阳川站、延吉站），三等站（明月沟站、老头沟站）以及其他 10 个四等站。按照等级不同，车站站房采用特定规格的标准化设计。

从图 3 可以看出：各个等级的车站具有相似的平面功能布局；在满足旅客候车、乘车以及铁路管理等使用需求的基础上，随着车站等级的提高，空间的尺度逐渐加大，平面内也逐渐增加更多的功能区细分，满足更多旅客与管理人员的多样需求。这种早期的标准化设计能够缩短施工时间、简化建筑施工材料的筹措调配，便于后期的运营管理，同时也让沿线车站形制风格统一。由此可见，在铁路遗产保护的实践中，要尊重遗产的完整性。只有实现遗产的整体保护，才能够发现遗产之间的关联，充分挖掘其内涵与价值。



（a）敦图线特等站　（b）敦图线二等站　（c）敦图线三等站　（d）敦图线四等站

图3　敦图线各等级车站平面（同一比例尺）[11]

Fig. 3　Floor plans of different station classes along the Dun-Tu Line (same scale)

3.1.2　建造材料与气候韧性

在中东铁路沿线城镇建筑的设计与施工过程中，材料的选择不仅考虑了价格因素，还考虑到气候适宜性的问题。为了降低材料获取成本，同时为了方便后期的维护，建筑师选择就地取材。东北地区处于严寒地带，为解决房屋的保暖问题，早期建筑多以本地的木材为主。然而木结构虽具有良好的保温性，但防火性能较差。因此，随着技术的发展和对建筑安全性要求的提高，逐渐推行了能够防火防寒的红砖建筑。红砖采用当地的黏土进行烧制，建筑普遍采用了厚墙壁、双层窗，天花板与地板之间还设置了隔热层，不仅满足了防火和保温的需求，同时也符合建筑风格的要求，展现出融合中西的独特美学。这种材料选择策略，充分考虑了当地的气候条件和资源可得性，体现了因地制宜建设的智慧。

3.2　艺术价值

中东铁路的建设过程中，沿线地区被作为铁路附属地进行开发，带来了大量的建筑设计需求。这为大批来自欧洲、日本的建筑师们提供了建筑创作的“试验田”，同时也将拜占庭、古典主义、新艺术运动、现代主义以及和风建筑等来自世界各地的建筑样式引入中国（图4）。在这一过程中，既有外来建筑样式的直接落地，同时也有不同建筑样式的融合：一类是中国传统样式与外来样式的本土融合，包括中华巴洛克等；另一类是在欧洲学成的日本建筑师，融合东西方的建筑特色，形成新的设计语言后在中国的设计实践，包括辰野式建筑、帝冠式建筑（又称兴亚式建筑）等。这种建筑样式的融合过程不仅展示了不同文化在建筑艺术上的相互交流与碰撞，也彰显了多样性和创造力的结晶。只有通过保护这些遗产的完整性，才能确保其历史与艺术价值得到完整保留并最大化地发挥。

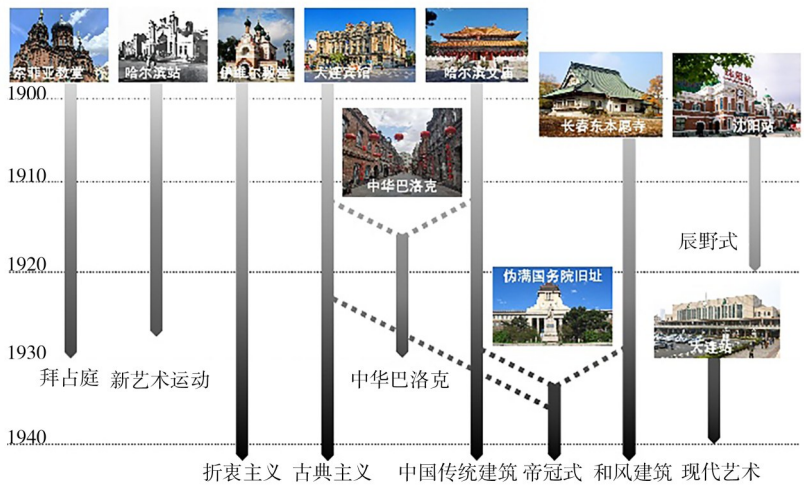


图4　东北地区铁路遗产中的建筑风格变迁

Fig. 4　Evolution of architectural styles in railway heritage across Northeast China

3.3　城镇建设与管理价值

在中东铁路的附属地建设过程中，为了保障城镇的卫生与美观，当时的城建主管部门颁布了相关的建筑规则（表2）。首个颁布的建筑规则是1905年

表2　日本殖民时期中国东北地区铁路附属地建筑规则比较(根据参考文献[11]整理)

Table 2　Comparisons of building regulations for railway adjacent areas in Northeast China during the Japanese colonial period[11]

名称	实施时期	实施地域	建筑物的分类	建筑拆除条件	高度限制	建筑密度规定	容积率规定	耐火规定
《大连临时规则》	1905年4月	大连	永久建筑:耐火建筑临时建筑:木造或小规模耐火建筑	对于临时建筑可以命令拆除	1)最低限高:沿一二等道路的建筑为30尺(9.09 m); 2)其他15尺(4.55 m),临时建筑12尺(3.64 m)	30%以上	无	永久建筑为砖瓦·石·钢筋耐火结构,临时建筑为耐火结构或木构加涂抹石灰
《营口规则》	1905年9月	营口·牛家屯	新建建筑限定为耐火建筑或者洋风建筑	对于违章建筑可以命令改建或者取消其借地权	1)最低限高:主干路沿线21尺(6.36 m); 2)其他道路沿线12尺(3.64 m)	无	无	①砖瓦结构;②木造建筑墙体贴隔板或涂抹石灰;③屋顶采用非可燃材料
《满铁规则》	1919年4月	铁路附属地(除营口外)	新建建筑限定为耐火建筑	无(除非解除了铁道附属地的租赁契约)	1)最低限高:12尺(3.64 m); 2)面前道路宽度的2倍以内	商业用地60%~80%,住宅用地30%~70%	部分导入(一层面积+2层以上面积的一半)	砖瓦·石·钢筋混凝土结构
《大连市规则》	1919年7月	大连市	新建建筑限定为耐火建筑	对现存的不合格建筑或违章建筑下达拆除命令	1)最低限高:12尺(3.64 m); 2)面前道路宽度的1.5倍以内; 3)根据建造材料限定:砖石结构50尺(15.15 m); 4)土藏造(四面涂抹泥灰的房屋)30尺(9.09 m)	商业用地40%~70%,住宅用地20%~60%,混合用地30%~80%	无	砖瓦·石·钢筋混凝土结构
《新京市规则》	1933年4月	新京特别市	新建建筑限定为耐火建筑	对违章建筑强制执行	1)3.5 m以上; 2)根据建造材料限定:砖瓦·石结构12 m以下; 3)钢筋混凝土15 m以下; 4)木质7 m以下	商业用地30%~70%,住宅用地20%~40%,混合用地30%~70%,工业用地(根据实际情况)	部分导入(一层面积+2层以上面积的一半)	砖瓦·石·钢筋混凝土结构;屋顶采用非可燃材料
《国都指示》	1933年6月	“国都建设计划区域”	新建建筑限定为耐火建筑	无(但承认超过十年的现存不合格建筑)	1)3 m以上; 2)20 m以下,或根据面前的道路宽度	商业用地(批发、旅馆30%~70%;零售20%~60%),住宅用地(1级住宅区10%~30%;2、3、4级住宅区:10%~40%)20%~40%,其他用地60%以内	无	外墙壁采用耐火构造;屋顶采用非可燃材料
《都邑规则》	1937年12月	“都邑计划实施区域”	根据用途分类	对存在安全、卫生等问题的建筑或违章建筑下达拆除命令	各地管理机构自行设定	商业用地70%以内,住宅用地40%以内,其他用地60%以内	商业用地3.5以内,住宅用地0.7以内,其他用地3.0以内	耐火结构

的《大连临时规则》,其中对铁路附属地内的建筑分类、建筑拆除条件、高度限制、建筑密度等指标做了详细的规定,以实现视觉上的美观和统一。随后的1919年,用地功能分区制度被引入到东北地区的铁路附属地中。城镇用地被分为商业用地、住宅用地以及混合用地等类型,城镇的布局建设更加规范。1936—1937年后,容积率制度被引入,这标志着城镇建设从单纯的高度限制向更综合的空间管理和

创造进行转变。此外，建筑规则中还涵盖了针对火灾和洪水的防灾规划，以及城市景观的维持与营造条例。

这些早期实施的建筑规则体现了当时铁路附属地建设的前瞻性和科学性。在现代铁路遗产片区保护与再利用的过程中，这些历史资料依然具有重要的参考价值。通过参考和遵循这些资料，在保持其真实性和历史风貌的前提下进行遗产的修缮维护与防灾减灾，充分发挥过去的城市建设智慧。

4 遗产价值的可持续转化

铁路遗产的可持续发展面临的一大挑战在于缺乏自给自足、稳定运营的收入来源，大多情况下，需要政府拨款或民间捐款来维持日常维护。遗产旅游作为一种“以遗产资源为旅游吸引物，到遗产所在地去欣赏遗产景观，体验遗产文化氛围的一种特定形式的旅游活动”[12]，如今成为遗产可持续利用的主要方式。从遗产旅游的角度解读遗产真实性，并结合遗产价值的转化方式，充分发挥其社会价值。

4.1 铁路遗产旅游中的真实性

遗产的真实性通常被认为是提升遗产旅游景点活力的关键因素。一旦游客的基本需求（如成本和质量）得到满足，真实性就会成为他们选择商品或服务的关键决定因素[13]。现有研究表明，铁路遗产景点会吸引普通游客和铁路爱好者两类不同的游客[14]，不同的游客对于遗产的真实性有着不同的感知。虽然遗产的真实性是客观依存于遗产的固有性质，但是对于除了铁路爱好者与铁路遗产从业人员外的绝大多数普通游客而言，他们更加注重在参与非日常活动时所获得的自由和自我表达的感觉[15]，所感知的真实性更多是通过遗产旅游在特定背景下构建出来的环境真实性。这种环境真实性不仅包括物质与非物质要素，同时也包括人工创造的铁路遗产与其置身的大范围的自然环境中。因此，不仅局限于铁路遗产单体，从外部环境等更为宏观的层面保护铁路遗产地环境真实性，对于提高铁路遗产地的旅游吸引力至关重要。首先，铁路沿线通常拥有山川河流、森林草原、湖泊湿地等自然景观要素，可以充分利用铁路的交通功能，将生态服务融入铁路遗产，提升自然风景地的可达性，为沿线地区带来旅游收入；其次，铁路附属地历史社区在长期的发展中形成了如生活方式、文化氛围等特有的人文要素，原住民是这些人文价值的核心。因此，在保护与利用的过程中，势必要保障当地居民的利益，鼓励社区居民参与到保护和发展工作中；最后，要根据各个铁路遗产地的实际情况，计算旅游开发的容量，防止过度旅游开发对遗产真实性的负面影响。

4.2 铁路遗产价值的转化方式

实现遗产价值可持续的另一个关键要素是如何有效地将这些价值进行转化。根据铁路遗产地的权属类型，可将铁路遗产价值的转化方式分为两类：一类是权属统一类型，铁路遗产通常由一个单一的组织或公司所有和管理。这种权属类型使得相关遗产资源的整合和协调相对容易。例如，日本的大多数铁路遗产隶属于日本铁路公司（Japan Railways），通过发行涵盖多个铁路遗产景点的特价周游车票，增加游客流量并促进铁路遗产的整体推广。同时将推出运营的车站、机车库改造成铁路博物馆，邀请铁路公司的退休或现任员工到场进行历史和技术的讲解，让铁路遗产能够得到动态传承。最后，企业每年会从营收中划拨出一部分的资金，用于支持铁路遗产地的修复保护，承担起企业的社会责任。

另一类是权属分散类型，铁路遗产通常由多个独立的组织或个人所有和管理。这种类型的铁路遗产在管理和资源整合上面临更大的挑战，需要通过合作和协调来实现价值转化。英国的遗产铁路协会（Heritage Railway Association，HRA）是一个成功的案例。HRA涵盖了108条英国和爱尔兰的历史铁路。通过统一的管理和协调，制定行业标准和推广，保障各个独立铁路线路的运营、维护，减少同质化竞争的同时能够促进各地铁路遗产的经验交流。此外，HRA积极动员和吸引社区居民、志愿者和铁路爱好者参与到遗产铁路的保护和推广中，在运营和维护方面提供了宝贵的人力资源，增强了铁路遗产与当地社区的联系。最后，HRA通过政府拨款、企业赞助和公众捐款等多种方式筹集资金。这种多元化的融资模式可以保障资金来源的稳定，减少对单一资金渠道的依赖，确保遗产保护的可持续性。

5 结 论

以“遗产价值”为核心，从遗产价值认知重构，价值内涵多维拓展以及遗产价值可持续转化的三

个层面，回应了存量发展背景下铁路遗产保护与再利用的问题。通过辩证转化殖民遗产的“负价值”、从线性空间、技术复合性与文化共生性拓展铁路遗产的衍生价值，突破了传统保护范式对单一的铁路技术与小尺度建筑的关注。通过权属整合，将铁路遗产与城市更新、生态服务及社区经济进行深度融合，实现遗产保护从“静态保存”向“活性资源”的转型。在未来的工作中，建议加强政府、企业和社会各界的合作，制定完善的法律法规和政策支持体系，为铁路遗产的保护与再利用提供坚实的保障。同时，积极推动社区参与，增强公众对铁路遗产价值的认识和保护意识，从而实现铁路遗产的全面保护与永续利用。

参　考　文　献

[1] 徐苏斌，青木信夫．从经济和文化双重视角考察工业遗产的价值框架[J]．科技导报，2019，37(8)：49-60.

[2] 中共中央办公厅，国务院办公厅．关于在城乡建设中加强历史文化保护传承的意见[EB/OL]．(2021-06-01)[2023-10-21]．http://www.gov.cn/zhengce/2021-06/01/5648115.htm.

[3] 高飞．遗产廊道视野下的中东铁路工业遗产价值评价研究[D]．哈尔滨：哈尔滨工业大学，2018.

[4] 李辛夷，夏海山．铁路遗产廊道再生价值评价研究：以京张铁路(北京段)为例[J]．南方建筑，2023(3)：40-51.

[5] 李海霞．滇越铁路遗产资源梳理及价值潜力研究[J]．中国文化遗产，2021(2)：90-102.

[6] 田璐瑶，宁雅萱，尹豪．英国铁路遗产景观发展历程与保护利用策略[J]．工业建筑，2021，51(9)：222-229.

[7] 魏笑雨，刘松茯．世界铁路遗产“突出普遍价值”的共性研究[J]．城市建筑，2020，17(28)：45-51.

[8] 冯霁飞，杨一帆，李楠，等．城市铁路遗产的景观化保护：京张铁路遗产公园的规划设计[J]．工业建筑，2021，51(3)：15-21.

[9] 联合国教育、科学及文化组织大会．保护世界文化和自然遗产公约[EB/OL]．(1972-11-23)[2023-10-21]．https://whc.unesco.org/archive/convention-ch.pdf.

[10] 张举文．文化自愈机制及其中国实践[J]．北京师范大学学报(社会科学版)，2018(4)：50-60.

[11] 联合国教育、科学及文化组织大会．保护和促进文化表现形式多样性公约[EB/OL]．(2005-10-20)[2023-10-21]．https://www.un.org/zh/documents/treaty/ppdce.

[12] 赵志庆，安庆龙，王清恋．遗产旅游视角下东北地区工业遗产保护与利用[J]．城乡规划，2020(6)：46-53.

[13] GILMORE J H，PINE II B. J. Authenticity：what consumers really want[M]．Boston：Harvard Business School Press，1999.

[14] KERSTETTER D，CONFER J，BRICKER K. Industrial heritage attractions：types and tourists[J]．Journal of Travel & Tourism Marketing，1998，7(2)：91-104.

[15] WANG N. Rethinking authenticity in tourism experience[J]．Annals of Tourism Research，1999，26(2)：349-370.