

УДК 338.48(477.52/6)

МОЖЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІАЛЬНОГО (ПРОМИСЛОВОГО) ТУРИЗМУ У СХІДНОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Чередниченко А.О., студентка (ХНАМГ)

У статті розглянуто питання взаємозв'язку індустріального туризму і промислової інфраструктури міст Східної України, вивчено досвід іноземних країн в цій області, проаналізовано вплив індустріального туризму на сучасну містобудівну політику промислових мегаполісів, надані рекомендації щодо реалізації ідеї втілення та розвитку індустріального туризму в державі.

Ключові слова: *індустріальний туризм, промислова інфраструктура, містобудівна політика, мегаполіс.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Закон України «Про туризм» визначає туризм як тимчасовий виїзд особи з місця постійного проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці перебування [1].

Туризм – це галузь світового масштабу з щорічним обігом понад трильйон доларів США, що впливає не тільки на економіку, а і на устрій багатьох держав і регіонів. У системі туризму тісно, окрім економічних питань, пов'язані інтереси безпеки, міжнародних відносин, зайнятості населення та транспортних організацій [3].

Туризм і сучасна містобудівна політика тісно пов'язані між собою. Інтеграція і розвиток сучасної містобудівної політики в тому числі в туристичному напрямку набуває актуальності в період підготовки та проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу «Євро – 2012», в процесі інтеграції нашої держави в Світову торгівельну організацію, Європейський союз та інші міжнародні інституції.

Оцінити стан розвитку туристичного ринку достатньо складно. З однієї сторони, збільшується його ємкість, з іншої сторони майже не має якісних змін які давали б свідчення про засвоєння нових технологій роботи та реалізації системних мір по підвищенню якості обслуговування та пропозиції змістовно нового туристичного продукту.

За даними адміністрації Держприкордонслужби, починаючи з 2006 року приблизно на 19-23% щорічно збільшується кількість в'їзних туристів в Україну. Перелік країн, які є лідерами, залишається незмінним: Росія, Польща, Молдова, Білорусь, Угорщина. Також, традиційно залишаються незмінними місця їх перебування: Крим, Карпати, Київ [8].

Міста східного регіону, в тому числі і м. Харків, в силу свого історичного розвитку, не можуть запропонувати для туристів традиційних форм туризму (значних архітектурних пам'яток,

СПА –відпочинку, гірськолижного відпочинку).

В зв'язку з планування участі м. Харкова в чемпіонаті Європи з футболу «Євро – 2012» необхідно розглянути нетрадиційні форми туризму. Їх реклама для іноземних туристів під час проведення чемпіонату дозволить звернути увагу на наш регіон і в майбутньому залучити фінансові ресурси, які отримано від туризму [2].

Аналіз останніх досліджень та досвіду інших країн світу. Останнім часом активізувалися наукові дослідження щодо розвитку туристичної галузі в Україні. Особливу увагу вітчизняні науковці приділяють традиційним напрямкам розвитку туристичної галузі, розрахунку вартості туристичного продукту та прогнозуванню туристичних потоків. В той же час, остається малодослідженою проблема можливостей та розвитку індустріального туризму, його взаємозв'язок з промисловою інфраструктурою великих міст Східної України. Саме тому є актуальним вивчення досвіду іноземних туристичних компаній в цій області та перспективи впливу індустріального туризму на сучасну містобудівну політику промислових мегаполісів України [4].

Індустріальний туризм - дослідження територій, будинків і інженерних споруджень виробничого (не цивільного) або спеціального призначення, а також будь-яких залишених (занедбаних) споруджень із метою одержання психологічного й естетичного задоволення або задоволення дослідницького інтересу, захоплення у вигляді фотографування. Це явище включає багато рис молодіжної субкультури й англійською мовою зветься «urban exploration» (міське дослідження).

Одним з найпоширеніших видів індустріального туризму є відвідування залишених (занедбаних) об'єктів. Це можуть бути залишені недобудовані спорудження, що колись діяли, промислові, господарські й військові об'єкти, покинуті житлові будинки, райони й навіть міста (так звані

міста-примари). Міста-примари та села с залишеними мешканцями, які складають особливу частину туристичного індустріального капіталу, налічуються у багатьох країнах. В Україні це – Чорнобиль та Прип'ять, в сусідній Росії – Кадичкан в Магаданській області, в Австралії – Уїттеном, в Чилі Хамберстоун і т.д. Широке поширення індустріального туризму зв'язано з відносно незначним ризиком для здоров'я (хоча певну небезпеку можуть представляти, наприклад, раптові обвалення конструкцій, азбест, що використовувався для багатьох інженерних конструкцій і взагалі хімічні забруднення, відсутність охорони об'єктів). В той же час існує багато людей далеких від бажання активно досліджувати об'єкти й нелегально проникати на їхню територію, тому задовольняються спогляданням індустріальних пейзажів і об'єктів промислової архітектури в процесі екскурсій на діючі об'єкти промисловості. Для них організуються спеціальні тури в різні міста світу [5].

Також існують спеціальні тури для бізнесменів зацікавлених промисловістю, які перебувають у пошуку вигідного вкладення коштів у виробництво. Такий вид туризму також називають індустріальним.

Об'єктами особливого натхнення можуть стати будинку певної архітектури. Наприклад, це може бути архітектура в стилі сталінський ампір, конструктивізм. Багато творчих людей надихаються видами на ЛЕП, залізничних розв'язок й депо, атмосферою спальних районів, міських колодязів, тупиків, дивних і незвичайних місць, давно невикористовуваних доріг, і взагалі неофіційним життям міста. У країнах Європейського союзу діють туристичні фірми, що пропонують тури по не традиційним куточках європейських міст. Так, в місті Хожув в Сілезьському воєводстві Польщі (схожому з індустріальними регіонами Східної України) розробили так званий «Маршрут технічних визначних пам'яток» із 31 об'єкта. До їх числа входять вугільні шахти, рудники, найвища в світі дерев'яна радіошка в Гливиці тощо. Вартість, при перерахуванні на українську валюту, за участь в екскурсії однієї особи складає від 25 до 50 грн., тобто сума на яку може розраховувати не тільки іноземець, а і вітчизняний турист середнього достатку [7].

Індустріальна археологія, подібно іншим видам археології - це також вивчення матеріальної культури минулого, але з привертанням уваги на історію розвитку промисловості. За кордоном існують кафедри індустріальної археології при університетах. Тому що основна робота археологів - вивчення об'єктів безпосередньо на місці, в результаті така наукова праця стає пов'язана з експедиційною й туристичною діяльністю. Індустріальну археологію можна назвати науково-історичним дослідженням об'єктів - діючих, залишених (занедбаних) і навіть зниклих.

Істотно підняв популярність такого туризму

вихід довгоочікуваної багатьма комп'ютерної гри S.T.A.L.K.E.R. в 2007 році. Саме з її появою слово «сталкер» стає більше вживаним стосовно людини, що захоплюється індустріальним туризмом. До сьогоднішньої хвилі Urban exploration такі люди частіше називали себе дослідниками, індустріальщиками або диггерами. На заході, як можна прочитати на англійській сторінці Вікіпедии Urban exploration, новий вибух інтересу до цієї субкультури покоління нульових відбувся завдяки телевізійним шоу й періодичним виданням.

Виходячи з того, що предмети соцреалізму традиційно цікавлять європейців, можна сподіватися, що частина промислових об'єктів будуть також цікаві туристам-вболівальникам Чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012».

Метою статті є активізація уваги науковців та практиків як туристичної галузі, так і спеціалістів з розробки сучасної містобудівної політики, фахівців місцевих органів влади і управління, які займаються проблемами розвитку інфраструктури індустріальних міст до втілення ідеї розвитку індустріального туризму Східної України, надання їм відповідних пропозицій та рекомендацій.

Вклад матеріалу дослідження з урахуванням специфіки Східного регіону України та м. Харкова. Україна як і Росія поки що на початку цього шляху, хоча вже є певні напрацювання та ідеї готові до втілення.

Так ідея, яка може користуватися попитом, - перетворення в природні музеї глухих покинутих сел в Карпатах та на Луганщині, а на Донеччині будуть цікавити туристів покинуті селища, які було побудовано біля шахт, що нині закриті.

Ближче всього до втілення ідей індустріального туризму в Україні знаходиться Кривий Ріг Дніпропетровської області, де сконцентровано значну кількість помешкань та мостів дореволюційного будівництва, «законсервованих» заводів, залізничних шахт, кар'єрів, тому що екологічна ситуація краща ніж в інших промислових регіонах країни. Вони вже включені в туристичні маршрути, що розроблені фахівцями Криворізьського педуніверситету. Наприклад, екскурсія в саму глибоку залізничну шахту в Європі «Родина» (глибина горизонту 1500метрів) займає три години, включаючи інструктаж з техніки безпеки, переодягнення і 90 хвилин підземного обзору. В Кривому Розі площа провалів покинутих кар'єрів становить 4000 га, що викликає зацікавленість у туристів-фотографів [7].

Проект «Український техноленд», який має на увазі виникнення в м. Єнакієве Донецької області культурного центру на базі закритих шахт «Юний Комунар» (в ній було проведено в 1979 році підземний ядерний вибух з метою дегазації вугільних пластів, після чого там з'явилася скляна капсула з радіацією в середині) та «Профінтерн», має підтримку в парламенті. Законопроект про йо-

го створення підтримали всі фракції. За оцінкою фахівців з консервації відпрацьованих шахт, гроші, які зараз використовуються саме на консервацію, можна використати на організацію музею та ще й мати прибуток. А поки що на Донеччині функціонують два об'єкта промислового туризму – Артемівський завод шампанських вин та соляна шахта в м. Солевар. На глибині якої в 280 метрів проводяться оперні та симфонічні концерти. Вартість такої екскурсії не перевищує 65 грн. Доречі ці екскурсії популярні в іноземних футбольних вболівальників, які відвідують футбольні матчі в м. Донецьк [7].

В Луганській області також з 2002 року відпрацьовується питання створення технопарку «Рудник». В місяцях де вперше почалося добування кам'яного вугілля втілюється ідея відновлення в театралізованій формі металургійного виробництва початку минулого століття та древності з відновленням обладнання, паровозу, а також імітуванням для туристів обвалу та аварії на шахтах, відвідування землянки, переодягнення в робітничий одяг та інше. Причому за розрахунками спеціалістів Управління культури та туризму Луганської ОДА вказані заходи будуть коштувати значно дешевше, чим відновлення промислових об'єктів.

Неабияку зацікавленість у туристів викликає кладовище будівельних та промислових кранів в м. Київ (район Видубичи) [7].

Харків - одне з найбільших промислових та науково-дослідницьких міст України, мегаполіс із майже двохмільйонним населенням. Основні туристичні потоки, що проходять через місто - це або транзит, або діловий туризм. Сам по собі Харків не має ту харизму туристичних центрів Європи, що, наприклад, є в столиці України Києві. Однак говорити про те, що в Харкові звичайному туристові робити нема чого в корені невірно. Харків чудовий хоча б тим, що, залишаючись зразком радянської типової архітектури, має безліч унікальних і цікавих місць, які викликають набагато більший інтерес, ніж застарілі фотообрази із глясових туристичних листівок. Перше, що пропонують туристові в Харкові - це відвідати площу Свободи - величезний простір у центрі міста, обмежений будинками в стилі типово радянського гігантизму. Про те, що Харків - місто в першу чергу індустріальне, свідчить головна будова на площі - будинок Госпрома (Державної промисловості). Цей зразок сталінської архітектури став першим висотним будинком СРСР.

В Харкові вперше в Радянському Союзі було розщеплено ядро атому, на ХДАВП (колишній авіаційний завод) виготовлялися крилаті ракети та декілька типів унікальних літаків, до речі на підприємстві є унікальний музей техніки під відкритим небом. На ДП „Завод ім. Малишева” було створено легендарний танк Т-34, на ВП „Монокристал” виготовляються унікальні штучні алмази.

В Харкові вперше в Російській імперії втілювалися новітні, на той час технології, наприклад було

обладнано ліфтом та сміттєпроводом житловий будинок на вулиці Сумській, в так званому будинку «Саламандри». [9]

Слід відмітити, що значна кількість корпусів заводів та фабрик, в тому числі діючих, було побудовано в 19-тому та на початку 20-го століть та ще й досі укомплектовано обладнанням, яке майже не експлуатується в європейських країнах, саме це може приваблювати туристів.

В самому місті є багато привабливих для вказаної категорії туристів об'єктів цивільної оборони, закинутих чи демонтованих заводів і споруд, а для архітекторів будуть цікаві типові житлові будинки, що побудовані в 19 столітті (наприклад в м. Дніпропетровськ після другої світової війни такі не збереглися). Незважаючи на те, що м. Харків за кількістю музеїв поступається не тільки м. Києву, а і, наприклад, м. Чернігову, все ж такі специфічні, «закриті» відомчі музеї як музей Швидкої допомоги чи Національного банку можуть вразити примхливого туриста. А в музеях заводів «Комунар» та «Хартрон» зібрана вся історія промислового Харкова. [9]

Індустріальні (промислові) об'єкти м. Харкова (райони «Турбоатом», ХЕМЗ, ХТЗ, «Електроважмаш», Рогань та інш.) розташовано майже в одному секторі міста з гарними транспортними розв'язками та транспортними артеріями (Холодногірсько-заводська лінія метрополітену), розвинутою інфраструктурою харчування та відпочинку. Найближчі приміські залізничні станції, автомагістралі також проходять поблизу промислової зони. Науководослідні містечка (наприклад, селища Жуковського, П'ятихатки) теж розташовано в міській полосі з гарними транспортними можливостями.

Систематизація матеріалу, висновки та пропозиції. Систематизуючи викладений матеріал можна зробити наступні висновки. До об'єктів промислового туризму належать:

- заводи та фабрики, шахти та кар'єри, промислові споруди та обладнання (діючі та такі що не використовуються);
 - військові об'єкти, що виведені із під управління та керування Міністерства оборони України чи інших військових формувань;
 - об'єкти цивільної оборони, що не використовуються за призначенням;
 - об'єкти транспортного комплексу та зв'язку (діючі та такі що, не використовуються);
 - виставки та музейні комплекси (експонати) промислових, транспортних, військових об'єктів, об'єктів цивільної оборони;
 - об'єкти науково-дослідницької сфери, які не використовуються за призначенням чи не підпадають під категорію з обмеженим доступом.
- Суб'єктами кооперації, які можуть бути задіяні до організації та впровадження системи індустріального туризму є:
- туристичні агенції та готелі;

туризму;

- адміністрації об'єктів індустріального туризму;
- місцеві органи влади та управління;
- страхові компанії та рекламні агенції;
- підрозділи МНС;
- охоронні структури;
- транспортні компанії;
- виробники спеціального одягу та приладів;
- ремонтно-відновлювальні організації;
- установи торгівлі та харчування;
- організації (оператори) з забезпечення зв'язку.

До проблемних питань щодо налагодження системи організації та проведення турів індустріального туризму можна віднести:

- недосконалість законодавчо-нормативної бази в цій області;
- необхідність впровадження системи техніки безпеки при проведенні екскурсій на об'єкти підвищеної безпеки;
- відсутність достатньої кількості гідів та спеціалістів в області проведення екскурсій на об'єктах індустріального туризму.

Шляхи реалізації пропозицій щодо впровадження на практиці системи індустріального туризму в регіоні на нашу думку доцільно здійснювати в ході реалізації Державної та регіональної програм з підготовки та проведення до Чемпіонату Європи з футболу „Євро-2012”.[2]

За даними Світового економічного форуму, в сфері мандрювань та туризму Україна серед 124 країн світу займає 78-ме місце. Туризм в Україні «забезпечує» формування менше 1% ВВП, в той час як в економічно розвинутих країнах цей показник досягає 6-8%.[6]

Вказане надасть можливість: оперативно приймати рішення щодо втілення заходів з реаліза-

ції турмаршрутів, долучити до реалізації ідеї фахівців різного профілю з числа промисловців, управлінців всіх рівнів, наглядових та фіскальних структур керівники та провідні спеціалісти яких входять до робочих груп з реалізації заходів передбачених вказаними програмами.

Це не тільки зекономить час на узгодження, налагодження спільних з тур- агенціями заходів, а й дозволить реалізовувати ідеї та пропозиції в єдиному задумі сучасної містобудівної політики.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про туризм» (324/95-ВР) <http://zakon.rada.gov.ua>
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України №475-р від 10 червня 2009 року «Про схвалення Концепції організації розміщення гостей та учасників фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу.»/Урядовий кур'єр 2009 рік №121.
3. Чередниченко О.Ю., Чередниченко А.О. Взаємозв'язок між туристичним сектором економіки та залізничним транспортом України.//Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – Вип. 21. – С. 141 – 144
4. Туризм и гостиничное хозяйство. Учебник / Под ред. проф., д.э.н. Чудновского А.Д. – М.: Ассоциация авторов и издателей «ТАНДЕМ». Издательство ЭКМОС, 2000.-400с.
5. Захарин С. «Год туризм запомнится повышением цен на туризм»/ Украинская туристическая газета №5 2008
6. Захарин С. «Туристические итоги лета» / Украинская туристическая газета №10, 2008
7. Ихельзон Е. «Хозяева рудных гор»/ газета «Сегодня» №136, 2009
8. Федоров А. «Особенности рынка въездного туризма»/ Украинская туристическая газета №6, 2009
9. Якушко О. «Харьков дают туристам в доверок»/газета «Сегодня» №153, 2008

Анотація. В статье рассмотрен вопрос взаимосвязи индустриального туризма и промышленной инфраструктуры городов Восточной Украины, изучен опыт других стран в этой области, проанализировано влияние индустриального туризма на современную градостроительную политику промышленных мегаполисов, даны рекомендации по реализации идеи воплощения и развития индустриального туризма в государстве.

Ключевые слова: индустриальный туризм, промышленная инфраструктура, градостроительная политика, мегаполис.

Summary. The article deals with the issues of interconnection between industrial tourism and an industrial infrastructure of East Ukraine cities. The experience of other countries in this area has been studied, the influence of industrial tourism on the modern town-planning policy of megacities has been analysed, some recommendations about implementing new idea of an embodiment and development of industrial tourism in the state have been made.

Keywords : industrial tourism, industrial infrastructure, town-planning policy, megaciti

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*