

підвищення інвестиційної привабливості регіону, на мікрорівні – підвищення інвестиційної привабливості окремого об'єкту та використання ефективних джерел фінансування. Подальші дослідження даного питання присвячено саме формуванню процесу вибору ефективних джерел фінансування.

1. Про організацію та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в Україні: Закон України №962 від 19 квітня 2007 р. // rada.gov.ua.

2. Абрамова Т.Л., Ободец Я.В. Пути повышения инвестиционной привлекательности отрасли туризма Украины // Междунар. науч.-практ. Интернет-конференция «Инвестиционные приоритеты эпохи глобализации: влияние на национальную экономику и отдельный бизнес», 2009. – С.84-87.

3. Абрамова Т.Л. Инвестиционно-инновационное обеспечение развития сферы рекреации и туризма. – Донецк: Союз национальных и региональных интересов, 2008. – 180 с.

4. Про роботу підприємств готельного господарства у Харківській області у 2008 році та підготовку до чемпіонату Європи з футболу у 2012 році / Головне управління статистики у Харківській області. – Харків, 2009.

5. Стратегия развития туризма и курортов: Распоряжение №1088-р от 6 августа 2008 р. Мин-ва культуры и туризма Украины // mincult.kmu.gov.ua.

6. Тверитников А.Н. Обзор гостиничного рынка г. Харькова. Итоги первого полугодия 2009 года // prfkrona.com.ua.

Отримано 06.11.2009

УДК 338.48

О.Ю.ЧЕРЕДНИЧЕНКО, канд. екон. наук

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

А.О.ЧЕРЕДНИЧЕНКО

Харківська національна академія міського господарства

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

Розглядається 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.

Рассматривается 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.

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.

Ключові слова: індустріальний туризм, чемпіонат з футболу «Євро-2012», об'єкти промислового туризму.

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, 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 одного боку, збільшується його ємкість, а з іншого – майже немає якісних змін, які б давали 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 р. приблизно на 19-23% щорічно збільшується кількість в'їзних туристів в Україну. Список країн, які є лідерами, залишається незмінним: Росія, Польща, Молдова, Білорусь, Угорщина. Також традиційно залишаються незмінними міста їх перебування – Крим, Карпати, Київ [8].

Східні регіони, в тому числі м.Харків, внаслідок свого історичного розвитку не можуть запропонувати для туристів традиційних форм туризму (значних архітектурних пам'яток, СПА-відпочинку, гірськолижного відпочинку).

У зв'язку з плануванням участі м.Харкова в чемпіонаті Європи з футболу «Євро-2012» є нагода розглянути нетрадиційні форми туризму, реклама їх під час чемпіонату для іноземних туристів з метою звернення уваги на наш регіон і залучення у майбутньому фінансових ресурсів від туризму [2].

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. У той же час, залишається малодослідженою проблема

можливостей та розвитку індустріального туризму, його взаємозв'язок з промисловою інфраструктурою великих міст Східної України. 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 та інженерних споруд виробничого (не цивільного) або спеціального призначення, а також будь-яких залишених (занедбаних) споруд з 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 із 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, кинуті житлові будинки, райони й навіть міста (так звані міста-примари). Міста-примари і села із залишеними мешканцями, які складають особливу частину туристичного індустріального капіталу, налічуються у багатьох країнах. В Україні це – Чорнобиль і 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). У 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 нетрадиційних куточках європейських міст. Так, у місті Хожув в Сілезьсько-

му 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 радіовишка 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 приверненням уваги на історію розвитку промисловості. За кордоном існують цілі 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. у 2007 р. 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 дигерами. На заході, як можна прочитати на англійській сторінці Вікіпедії, 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».

Україна теж, 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 сіл у Карпатах і 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, залізрудних шахт, кар'єрів, які не такі небезпечні, як вугільні шахти Донеччини. Вони вже включені в туристичні маршрути, що розроблені фахівцями Криворізьського педуніверсите-

ту. Наприклад, екскурсія в саму глибоку залізорудну шахту в Європі «Родина» (глибина горизонту 1500 м) займає три години, включаючи інструктаж з техніки безпеки, переодягнення і 90 хв. 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.Єнакієво Донецької області культурного центру на базі закритих шахт «Юний Комунар» (в ній було проведено в 1979 р. підземний ядерний вибух з метою дегазації вугільних пластів, після чого там з'явилася скляна капсула з радіацією в середині) і «Профінтерн», має підтримку в парламенті. Законопроект про його 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 і соляна шахта в м.Солевар, на глибині якої в 280 м проводяться оперні та симфонічні концерти. Вартість такої екскурсії не перевищує 65 грн. До речі, ці екскурсії популярні в іноземних футболістів вболівальників, які відвідують футбольні матчі в м.Донецьку [7].

В Луганській області також з 2002 р. відпрацьовується питання створення технопарку «Рудник». У місцях, де вперше почалося видобування 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 ін. Причому, за розрахунками спеціалістів Управління культури та туризму Луганської ОДА, вказані заходи будуть коштувати значно дешевше, ніж відновлення промислових об'єктів.

Неабияку зацікавленість у туристів викликає кладовище будівельних і промислових кранів у м.Києві (район Видубичі) [7].

Харків – одне з найбільших промислових і науково-дослідницьких міст України, мегаполіс з 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, приміром, 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 з 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 Держпрому. Цей зразок сталінської архітектури став першим висотним будинком СРСР.

У 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 втілилися новітні на той час технології, наприклад, було обладнано ліфтом і сміттєпроводом житловий будинок на вул.Сумській, в так званому будинку «Саламандри» [9].

Слід зазначити, що значну кількість корпусів заводів і фабрик, у тому числі діючих, було побудовано в ХІХ - початку ХХ ст. та ще й досі укомплектовано обладнанням, яке майже не експлуатується в європейських країнах, саме це може приваблювати туристів.

У 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 ХІХ ст. (наприклад, в м.Дніпропетровську після Другої світової війни такі не збереглися). Незважаючи на те, що Харків за кількістю музеїв поступається не тільки м.Києву, а й, 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» і «Хартрон» зібрана вся історія промислового Харкова [9].

Індустріальні (промислові) об'єкти м.Харкова (райони «Турбоатом», ХЕМЗ, ХТЗ, «Електротяжмаш», Рогань та ін.) 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. Науково-дослідні містечка (наприклад, селища Жуковського, П'ятихатки) теж розташовано в міській зоні з гарними транспортними можливостями.

Таким чином, підбиваючи підсумки можна констатувати, що метою нашого дослідження є активізація уваги наукових та практичних кіл в області 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.

Систематизуючи викладений матеріал, можна зробити наступні висновки.

До об'єктів промислового туризму відносяться:

- заводи та фабрики, шахти та кар'єри, промислові споруди та обладнання (діючі й такі, що не використовуються);
- військові об'єкти, які виведено з 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 й 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;
- 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) із 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 сис-

теми 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 і туризму Україна серед 124 країн світу займає 78-е місце. Туризм в Україні «забезпечує» формування менше 1% ВВП, тоді як в економічно розвинутих країнах цей показник досягає 6-8% [6].

Вказане надасть можливість: оперативно приймати рішення щодо втілення заходів з реалізації турмаршрутів, долучити до реалізації ідеї фахівців різного профілю з числа промисловців, управлінців всіх рівнів, наглядових і 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.

1. Про туризм: Закон України (324/95-ВР) // <http://zakon.rada.gov.ua>.

2. Про схвалення Концепції організації розміщення гостей та учасників фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу: Розпорядження Кабінету Міністрів України №475-р від 10 червня 2009 р. // Урядовий кур'єр. – 2009. – №121.

3. Чердниченко О.Ю., Чердниченко А.О. Взаємозв'язок між туристичним сектором економіки та залізничним транспортом України // Вісник економіки транспорту і промисловості. Вип.21. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – С.141-144.

4. Туризм и гостиничное хозяйство / Под ред. проф., д.э.н. А.Д.Чудновского. – М.: Ассоциация авторов и издателей «ТАНДЕМ»; ЭКМОС, 2000. – 400 с.

5. Захарин С. Год туризм запомнится повышением цен на туризм // Украинская туристическая газета. – 2008. – №5.

6. Захарин С. Туристические итоги лета // Украинская туристическая газета. – 2008. – №10.

7. Ихельзон Е. Хозяева рудных гор // Сегодня. – 2009. – №136.

8. Федоров А. Особенности рынка въездного туризма // Украинская туристическая газета. – 2009. – №6.

9. Якушко О. Харьков дают туристам в довесок // Сегодня. – 2008. – №153.

Отримано 06.11.2009

УДК 316.3 : 008

О.В.ЛЫСИКОВА, канд. истор. наук

*Саратовский государственный технический университет
(Российская Федерация)*

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРАКТИКИ ТУРИСТОВ В ВОЛЖСКОМ КРУИЗЕ

Исследуются современные особенности круизного туризма на Волге. Рассматриваются контуры идентичности туристов в волжском круизе, анализируется многогранность восприятия границ в туризме в качестве временных границ советского и современного туристского опыта. На основе эмпирических данных систематизируются мотивации и