

Міністерство освіти і науки України
Національний технічний університет
«Дніпровська політехніка»

Навчально-науковий інститут економіки

(інститут)

Фінансово-економічний факультет

(факультет)

Кафедра туризму та економіки підприємства

(повна назва)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
кваліфікаційної роботи ступеня магістра

студента Мирного Дениса Євгеновича

(П І Б)

академічної групи 242м-23-1

(шифр)

спеціальності 242 Туризм і рекреація

(код і назва спеціальності)

за освітньо-професійною програмою «Туристична діяльність»

(офіційна назва)

на тему «Напрями використання промислової спадщини як туристичного ресурсу»

(назва за наказом ректора)

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинговою	інституційною	
кваліфікаційної роботи	Белобородова М.В.			
розділів:				
1. Теоретичний	Белобородова М.В.			
2. Дослідницький	Белобородова М.В.			
3. Проектний	Белобородова М.В.			

Рецензент	Шагоян С.М.			
-----------	-------------	--	--	--

Нормоконтролер	Безугла Л.С.			
----------------	--------------	--	--	--

Дніпро
2024

ЗАТВЕРДЖЕНО:

завідувач кафедри туризму та
економіки підприємства
(повна назва)

_____ Л.С. БЕЗУГЛА

(підпис) (прізвище, ініціали)

«_____» _____ 2024 року

ЗАВДАННЯ
на кваліфікаційну роботу
ступеня магістра
(бакалавра, магістра)

студенту Мирному Д.Є. академічної групи 242М-23-1
(прізвище та ініціали) (шифр)

спеціальності 242 Туризм і рекреація
(код і назва спеціальності)

за освітньо-професійною програмою «Туристична діяльність»
(офіційна назва)

на тему «Напрями використання промислової спадщини як туристичного ресурсу»

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від 13.11.2024 р. №1482-с

Розділ	Зміст	Термін виконання
Теоретичний	Промислова спадщина у міжнародному та вітчизняному контексті	02.09.2024 р. – 27.09.2024 р.
Дослідницький	Дослідження об'єктів промислової спадщини Дніпропетровської області	30.09.2024 р. – 25.10.2024 р.
Проектний	Напрями реалізації туристичного потенціалу промислової спадщини Дніпропетровської області	28.10.2024 р. – 25.11.2024 р.
Оформлення кваліфікаційної роботи магістра		26.11.2024 р. – 02.12.2024 р.

Завдання видано

_____ (підпис керівника)

Белобородова М.В.

(прізвище, ініціали)

Дата видачі 02.09.2024 р.

Дата подання до екзаменаційної комісії 10.12.2024 р.

Прийнято до виконання

_____ (підпис студента)

Мирний Д.Є.

(прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 88 с., рис. 24, табл. 10, джерел 52.

В кваліфікаційній роботі проаналізовано поточний стан та перспективи реалізації туристично-рекреаційного потенціалу промислової спадщини на прикладі Дніпропетровської області, досліджені можливості її популяризації шляхом організації індустріального туру.

Метою дослідження є обґрунтування науково-методичних підходів до оцінювання, підвищення та реалізації туристично-рекреаційного потенціалу промислової спадщини на прикладі Дніпропетровської області.

Об'єктом є процес дослідження промислової спадщини на території України.

У роботі використано такі методи досліджень: теоретичне узагальнення, факторний аналіз, економіко-математичне моделювання, графічний, аналітичний, статистичний метод.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТУРИСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ПРОМИСЛОВА СПАДЩИНА, АТРАКЦІЯ, ОЦІНЮВАННЯ, ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ТУРИЗМ.

PAPER

Explanatory note: 88 pages, 24 figures, 10 tables, 52 sources.

The current state and prospects for the implementation of the tourist and recreational potential of industrial heritage using the example of the Dnipro region are investigated. The possibilities of industrial heritage popularization by organizing an industrial tour are explored.

The purpose of the study is to substantiate scientific and methodological approaches to the assessment, improvement and implementation of the tourist and recreational potential of industrial heritage using the example of the Dnipro region.

The object of the study is the process of investigation the industrial heritage on the territory of Ukraine.

The following research methods were used in the work: theoretical generalization, factor analysis, economic-mathematical modeling, graphic, analytical, statistical methods.

KEY WORDS: TOURIST POTENTIAL, INDUSTRIAL HERITAGE, ATTRACTION, EVALUATION, INDUSTRIAL TOURISM.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ПРОМИСЛОВА СПАДЩИНА У МІЖНАРОДНОМУ ТА ВІТЧИЗНЯНОМУ КОНТЕКСТІ	9
1.1 Теоретичні підходи до визначення промислової спадщини в контексті туристичної діяльності	9
1.2 Роль організації «Європейський маршрут промислової спадщини (ERIH)» в популяризації культурно-пізнавального туризму	21
1.3 Сучасний стан об'єктів промислової спадщини на території України	31
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ПРОМИСЛОВОЇ СПАДЩИНИ В ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ	45
2.1 Туристичний потенціал об'єктів промислової спадщини ERIH в регіоні	45
2.2 Організаційно-економічна характеристика ФОП Міщук А.А. (ТА «Скай Тур») як потенційного провайдера індустріального туризму	54
2.3 Характеристика промислової спадщини в м. Кам'янське	60
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОМИСЛОВОЇ СПАДЩИНИ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ	65
3.1 Оцінка об'єктів промислової спадщини м. Кам'янське як перспективних туристичних ресурсів	65
3.2 Формування програми туру «Промислове серце України: Кам'янське-Кривий Ріг»	69
3.3 Економічне обґрунтування програми запропонованого туру	74
ВИСНОВКИ	81
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	83
ДОДАТКИ	89

ВСТУП

Актуальність теми. Промислова спадщина, як особливий вид культурного ресурсу, є важливою складовою історії міст і регіонів. Ці об'єкти, що зберігають пам'ять про епохи індустріалізації, є не лише свідченням технічного прогресу, а й потужним інструментом формування регіональної ідентичності.

Сучасний туризм перебуває у пошуках нових форм і напрямів, здатних привернути увагу туристів і забезпечити їхній незабутній досвід. Промислові об'єкти, перетворені на музеї, культурні простори чи креативні кластери, можуть задовольнити цей попит. Водночас такі ініціативи сприяють збереженню історичних будівель і споруд, запобігаючи їх руйнуванню та занепаду. Це особливо важливо для регіонів, де економічна діяльність у традиційних галузях занепала, залишивши по собі інфраструктуру, що може бути переосмислена.

Крім того, промислова спадщина відкриває перспективи для сталого розвитку. Розвиток індустріального туризму залучає місцеві громади до процесу планування й управління об'єктами спадщини, стимулює розвиток супутніх галузей, таких як гастрономія, готельний бізнес і транспортна інфраструктура. Це створює нові робочі місця, сприяє зменшенню соціальної нерівності та активізації локальної економіки.

Отже, дослідження напрямів використання промислової спадщини як туристичного ресурсу є актуальним не лише з точки зору збереження історичних цінностей, а й для розв'язання соціально-економічних проблем і впровадження інноваційних підходів у розвиток туризму.

Об'єкт дослідження – процес дослідження промислової спадщини на території України.

Предмет дослідження – шляхи використання промислової спадщини для посилення туристичного потенціалу Дніпропетровської області.

Метою кваліфікаційної роботи є обґрунтування науково-методичних підходів до оцінювання, підвищення та реалізації туристично-рекреаційного потенціалу промислової спадщини на прикладі Дніпропетровської області.

Для досягнення поставленої мети були вирішені наступні завдання:

- дослідити теоретичні підходи до визначення промислової спадщини в контексті туристичної діяльності;
- охарактеризувати роль організації «Європейський маршрут промислової спадщини (ERIH)» в популяризації культурно-пізнавального туризму;
- проаналізувати об'єкти промислової спадщини ERIH на території України;
- охарактеризувати туристичний потенціал об'єктів промислової спадщини ERIH на території Дніпропетровської області;
- провести організаційно-економічну характеристику ФОП Міщук А.А. (ТА «Скай Тур») як потенційного провайдера індустріального туризму;
- проаналізувати об'єкти промислової спадщини в м. Кам'янське;
- провести оцінку об'єктів промислової спадщини м. Кам'янське з точки зору перспективних туристичних ресурсів;
- сформування програму туру «Промислове серце України: Кам'янське-Кривий Ріг»;
- здійснити економічне обґрунтування програми запропонованого туру.

Під час проведення дослідження застосовувались такі методи наукового пізнання: теоретичне узагальнення, факторний аналіз, економіко-математичне моделювання, графічний, аналітичний, статистичний метод.

Інформаційну базу дослідження складають вітчизняні та міжнародні аналітичні й статистичні видання, зокрема науковий доробок дослідників в сфері індустріального туризму, періодичні видання, наукова та науково-популярна література, нормативні законодавчі акти України, організаційно-економічна документація ФОП Міщук Антон Анатолійович, результати

опитування, отримані за підсумками проходження передатестаційної практики.

Наукова новизна кваліфікаційної роботи полягає в обґрунтуванні методики оцінювання промислової спадщини як туристичного ресурсу на основі використання інтегрального семикомпонентного показника її туристичної привабливості.

Практичне значення кваліфікаційної роботи полягає в розробці практичних рекомендацій популяризації промислової спадщини Дніпропетровської області шляхом організації туру «Промислове серце України: Кам'янське-Кривий Ріг».

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Основний зміст дипломної роботи викладено на 88 сторінках. Кваліфікаційна робота містить 10 таблиць та 24 рисунки, 2 додатки. Список використаних джерел включає 52 найменування.

Публікації. Основні наукові результати дослідження, викладеного в кваліфікаційній роботі магістра, висвітлені в публікаціях:

Язіна В.А., Дзюба В.В., Мирний Д.Є. Інтегрована комплексна модель оцінки туристичного потенціалу України: сутність та специфіка. *Економіка і суспільство*. 2024. № 68.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження апробовані на II Всеукраїнській науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених «Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення, 26–27 вер. 2024 р., м. Дніпро із тезами доповіді на тему: «Досвід України в сфері туристичної ревіталізації промислової спадщини».

РОЗДІЛ 1. ПРОМИСЛОВА СПАДЩИНА У МІЖНАРОДНОМУ ТА ВІТЧИЗНЯНОМУ КОНТЕКСТІ

1.1 Теоретичні підходи до визначення промислової спадщини в контексті туристичної діяльності

Зростання туристичного сектору у світі стає дедалі значнішим, особливо якщо він, у поєднанні з іншими галузями, задовольняє економічні потреби регіонів. Європейський парламент зазначив, що культурний туризм становить близько 40% від загального обсягу європейського туризму, що свідчить про його важливу роль в економіці країн та високий потенціал зростання [1]. Попри негативний вплив пандемії COVID-19, яка спричинила різке зниження відвідуваності об'єктів культурної спадщини, індустріальний туризм в Європі наразі демонструє впевнене зростання.

Економічний розвиток регіонів подекуди значною мірою залежить від туризму, який, виконуючи роль каталізатора, задовольняє потреби місцевих громад. Зростання очікувань туристів і прагнення до унікального досвіду сприяли розвитку спеціалізованих сегментів туризму, де культура є однією з головних мотивацій для подорожей. Таким чином, культурний туризм, у широкому розумінні, став однією з найважливіших частин туристичної індустрії. Основною метою подорожей у цьому сегменті є ознайомлення зі спадщиною.

Індустріальний туризм як складова культурного туризму зосереджений на оцінці промислової спадщини території, а також задовольняє інтерес, пов'язаний із ностальгією, збереженням і повторним використанням цієї спадщини [2]. Окрім цього, індустріальний туризм вважається «дослідницьким» типом туризму, в якому туристи беруть активну участь, відвідуючи об'єкти промислової спадщини чи діючі виробничі майданчики. Такий туризм сприяє збереженню ідентичності місцевої громади,

демонструючи її історичний розвиток, технологічні досягнення, трудові процеси та соціально-економічні зміни [3].

Промислова спадщина – це багатогранне поняття, яке охоплює залишки, пов'язані з промисловою діяльністю, включаючи матеріальні та нематеріальні об'єкти, технології, ландшафти, будівлі, знання та соціальні практики. Багато міжнародних організацій по різному трактують цей термін.

В табл. 1.1 наведено ще декілька визначень промислової спадщини із характеристикою їх основних переваг та недоліків.

Таблиця 1.1 – Характеристика найбільш поширених визначень промислової спадщини

Визначення	Переваги	Недоліки
ТІССІН: залишки індустріального минулого з історичною, технічною, соціальною, архітектурною або науковою цінністю.	Охоплює широку палітру аспектів: від матеріальних об'єктів до нематеріальних знань. Підкреслює багатогранність значення промислових об'єктів.	Може бути складним для застосування на практиці через широкий спектр критеріїв. Не визначає чітко меж між промисловою спадщиною та іншими типами спадщини.
ЮНЕСКО: ландшафти, будівлі, механізми, що свідчать про розвиток індустріальної епохи, з акцентом на унікальність і культурну цінність.	Сфокусоване на культурному значенні, що спрощує ідентифікацію об'єктів. Включає промислові ландшафти, додаючи ширший контекст.	Менш уваги приділено нематеріальним аспектам (знання, традиції). Зосередження на «унікальності» може виключати важливі, але менш рідкісні об'єкти.
Джерела [1-3]: матеріальні та нематеріальні елементи індустріальної діяльності, включаючи знання, робочі навички, соціальні відносини.	Підкреслює зв'язок між технічними знаннями, соціальними практиками та фізичними об'єктами. Приділяє увагу людському та соціальному контексту.	Складність інтеграції соціальних аспектів у формальні оцінки спадщини. Може бути менш практичним для визначення окремих об'єктів.

Джерело: узагальнено автором на основі [1-5]

Також існують й інші визначення. Наприклад, ICOMOS стверджує, що промислова спадщина охоплює місця, споруди, комплекси, території та

ландшафти, а також відповідні механізми, документи чи об'єкти, що відображають минулі або поточні індустриальні процеси. Вона включає матеріальні елементи (нерухомі та рухомі), а також нематеріальні аспекти, як-от технічні знання, організація праці та культурна спадщина, що впливала на життя громад [6].

Роботи [2-3] підкреслюють, що дискусія щодо участі громади у збереженні спадщини набирає популярності. Процес збереження матеріальних і нематеріальних елементів спадщини нерозривно пов'язаний із життям місцевих громад. Люди, які є спадкоємцями та інтерпретаторами спадщини, активно залучаються до створення туристичних продуктів, зберігаючи при цьому спільні моделі ідентичності та культурної спадщини [5].

У багатьох європейських країнах індустриальний туризм демонструє стрімкий розвиток, посідаючи важливе місце в туристичній сфері спадщини. Попередні дослідження підтверджують значення автентичності для туристів [3], що робить доцільним аналіз промислового туризму з точки зору ендогенних ресурсів промислово розвинених регіонів. Промисловий туризм є важливим елементом у плануванні та управлінні туризмом, оскільки він підвищує цінність промислової спадщини та враховує вплив туризму на місцеві громади. Туризм може суттєво впливати на життя громади, що робить його важливим аспектом сталого розвитку. Важливо вивчати захист промислових територій, зосереджуючись на підході, який фокусується на автентичності спадщини, як її сприймає місцева громада.

Згідно зі звітом ОЕСР про тенденції та політику в туризмі [8], ця галузь є одним із найважливіших економічних секторів світу, який стабільно розвивається вже шість десятиліть. У цьому контексті навколишнє середовище та культура розглядаються як ключові стовпи сталого розвитку, що приносять користь місцевим громадам. Подібно, у звіті ЮНВТО [9] було зазначено, що культура має незмірну внутрішню цінність для приймаючих громад і є одним із головних активів туризму. Зростання культурного

туризму, спрямованого на розвиток різних аспектів культури на основі матеріальної та нематеріальної спадщини, сприяє посиленню уваги до цих ресурсів на місцевому рівні. Це необхідно не лише для задоволення зростаючих потреб туристів у диференціації напрямків, а й для досягнення економічних, екологічних і соціально-культурних переваг для приймаючих громад.

Класифікація культурної спадщини на матеріальні та нематеріальні активи є загальноприйнятою. Матеріальна спадщина охоплює постійні об'єкти, до яких можна фізично, зокрема історичні місця, пам'ятники та будівлі. Нематеріальна спадщина включає фольклор, музику, усні традиції, мистецтво, ритуали та культурні події. Дослідження [10] наголошує на важливості охорони постіндустріальних об'єктів культурної спадщини, які дають змогу краще зрозуміти співіснування людини та ландшафту протягом історії. Такі об'єкти надають місцевості унікальності й ідентичності, захищаючи її походження та пам'ять.

Поряд із промисловою спадщиною, нині зростає інтерес до використання активних промислових ресурсів у туризмі. Це спричинило тенденцію відкривати фабрики для відвідувачів, перетворюючи промислові об'єкти на інструменти регіональної реструктуризації та економічного розвитку. Наприклад, у Португалії індустріальний туризм, заснований на промисловій спадщині, займає дедалі більшу частину сектору культурного туризму, оскільки компанії пристосовують свої пропозиції до потреб споживачів [11].

Як власники промислової спадщини (матеріальної й нематеріальної), мешканці здатні оцінювати вплив туризму відповідно до їхньої залученості до спадщини. Особисті вигоди мешканців глибоко впливають на їхні поведінкові наміри. Якщо туризм, базований на автентичності, дозволяє їм глибше осмислити свої традиції та ритуали, це сприятиме їхній емоційній залученості до туристичної діяльності, що впливатиме на їхнє ставлення до розвитку туризму.

Давно помічено, що туристи в основному зацікавлені в подорожах, які можуть гарантувати справжні враження та місця. Погляд на автентичність культурної спадщини в пошуках туристів часто досить відрізняється від автентичності, яку розуміють історики мистецтва та архітектури.

Проте процеси промислової модернізації створили гостру проблему збереження індустриальної спадщини, що призвело до низки критичних питань, таких як занедбаність або знесення цих об'єктів. Додатково, сталий розвиток набув особливого значення через проблеми забруднення навколишнього середовища, енергетичної кризи та скорочення міст, зосереджуючи увагу на балансі між економічним зростанням і збереженням екологічного середовища. Отже, дослідження сталого розвитку вийшли за межі екологічної та соціальної сфер, охоплюючи також культурні виміри.

Зокрема, культурні та творчі індустрії, культурний туризм і збереження спадщини є важливими рушіями, які сприяють стійкому економічному зростанню, викоріненню бідності, інноваціям і зайнятості. Порядок денний сталого розвитку ООН до 2030 року [13] підкреслює роль культурної спадщини у досягненні глобальних цілей сталого розвитку. Індустриальна спадщина стала важливим елементом культурної спадщини, що привертає увагу завдяки своєму географічному розташуванню, гнучким архітектурним формам і унікальним культурним цінностям.

Збереження та адаптивне повторне використання об'єктів індустриальної спадщини сприяють передачі міської культури й покращенню якості міського простору, що, своєю чергою, підтримує сталі міські ініціативи. Дослідження індустриальної спадщини бере свій початок з індустриальної археології, яка зосереджувалася на документуванні та збереженні залишків промислової революції.

Сьогодні дослідження індустриальної спадщини зосереджуються на чотирьох основних аспектах: оцінці її цінності, визначенні методів збереження, реконструкції будівель і розвитку індустриального туризму. Збереження об'єктів індустриальної спадщини базується на автентичності та

цілісності. Наприклад, модернізація обладнання без зміни виробничого процесу може не впливати на цілісність об'єкта.

Останні дослідження змістили увагу зі стану об'єктів на користувачів, зокрема громади, громадську участь і освітні ініціативи. Також активно впроваджуються новітні технології, такі як безпілотники, моделювання та віртуальна реальність, які полегшують збір інформації та взаємодію з індустріальною спадщиною. Оцінка після використання реконструйованих об'єктів дає змогу оцінити їхню стійку цінність і задоволеність користувачів, а також формує рекомендації для майбутніх проєктів. Перетворення промислових просторів на туристичні об'єкти є успішною стратегією адаптивного використання. Індустріальний туризм створює нові культурні ресурси й простори, а дослідження в цій сфері зосереджуються на підвищенні задоволеності туристів і збагаченні їхнього досвіду.

Дослідження показують, що повторне використання об'єктів промислової спадщини є важливим інструментом оновлення міст. Проте існує нестача макропросторових досліджень, особливо на рівні ЄС, де зосереджено багато таких об'єктів.

Швидкий технологічний прогрес зробив більшість промислових об'єктів застарілими. Щоб врятувати їх від занедбаності чи знищення, низку шахт, фабрик, кузень і мануфактур було внесено до Списку всесвітньої спадщини. З 690 внесених до списку об'єктів є 28 об'єктів, які вважаються «промисловою спадщиною». Промислова спадщина охоплює 5,3% усіх культурних об'єктів і 4% усіх об'єктів світової спадщини. Склад культурної (в тому числі промислової) спадщини дуже різний у кожному регіоні. Секторні діаграми нижче дають короткий огляд регіональних відмінностей (рис. 1.2).

28 об'єктів промислової спадщини класифіковані за регіонами. 22 об'єкти промислової спадщини знаходяться в регіоні Європи/Північної Америки, 4 – у регіоні Латинської Америки/Карибського басейну, 2 – в

регіоні Азії/Тихоокеанського регіону. В Африці та арабських державах немає промислових об'єктів у Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.



Рисунок 1.2 – Структура переліку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, од.

Джерело: складено автором за [14]

Як видно з рисунку, промислова спадщина складає 5,3% від усіх культурних об'єктів переліку, і 4% від загальної кількості всіх об'єктів. Розглянемо розподіл об'єктів промислової спадщини за регіонами (рис.1.3).

Кількість об'єктів промислової спадщини із переліку ЮНЕСКО за регіонами, од.



Рисунок 1.3 – Концентрація об'єктів промислової спадщини ЮНЕСКО у провідних макрорегіонах світу, од.

Джерело: складено автором за [14]

Як бачимо з рис. 1.3, в Африці та на Близькому Сході не представлено жодного об'єкта промислової спадщини із переліку ЮНЕСКО, це спричинено, в першу чергу, саме історичними передумовами, адже промислова революція вирувала саме на теренах Європи і пізніше – Північної Америки.

Щоб більш точно розуміти специфічні особливості промислової спадщини, Історичним американським інженерним співтовариством (NAEP) було створено детальну систему класифікації. Вона містить 10 підкатегорій:

0. Видобувна промисловість (наприклад, видобуток руди або золота)
 1. Галузі масового виробництва (наприклад, первинна металургія)
 2. Виробничі галузі (наприклад, машинобудування)
 3. Комунальні послуги (наприклад, водопостачання, електрика)
 4. Джерела енергії та первинні двигуни (наприклад, водяні колеса, парові турбіни)
 5. Транспорт (наприклад, залізниця, канали, гавані)
 6. Зв'язок (наприклад, радіо, телефон)
 7. Мости, естакади, акведуки
 8. Технологія будівництва (покрівельні системи, вікна)
 9. Спеціалізовані споруди/об'єкти (наприклад, дамби, тунелі, гідротехнічні споруди).

Відповідно до цієї системи класифікації можна скласти діаграму з типами та кількістю об'єктів за різними категоріями.

Отже, в переліку промислової спадщини ЮНЕСКО найбільше об'єктів видобувної промисловості (категорія 0), їх налічується 13. Слід відмітити 4 срібні та 2 золоті копальні, більшість із них розташована в Латинській Америці і належать до іспанського колоніального періоду. Масове виробництво (категорія 1) має 4 об'єкти, які дуже відрізняються від один одного. Транспорт (категорія 5) має 4 об'єкти, з них 2 – це майже ідентичні залізничні лінії, побудовані в 19 столітті, які знаходяться різних регіонах світу.

Мости, естакади та акведуки (категорія 7) представлена двома римськими акведуками. Також представлено 5 об'єктів у розділі спеціалізовані споруди (категорія 9). Усі інші класифікаційні типи не зустрічаються серед промислової спадщини Об'єкти в Списку всесвітньої спадщини (рис. 1.4).

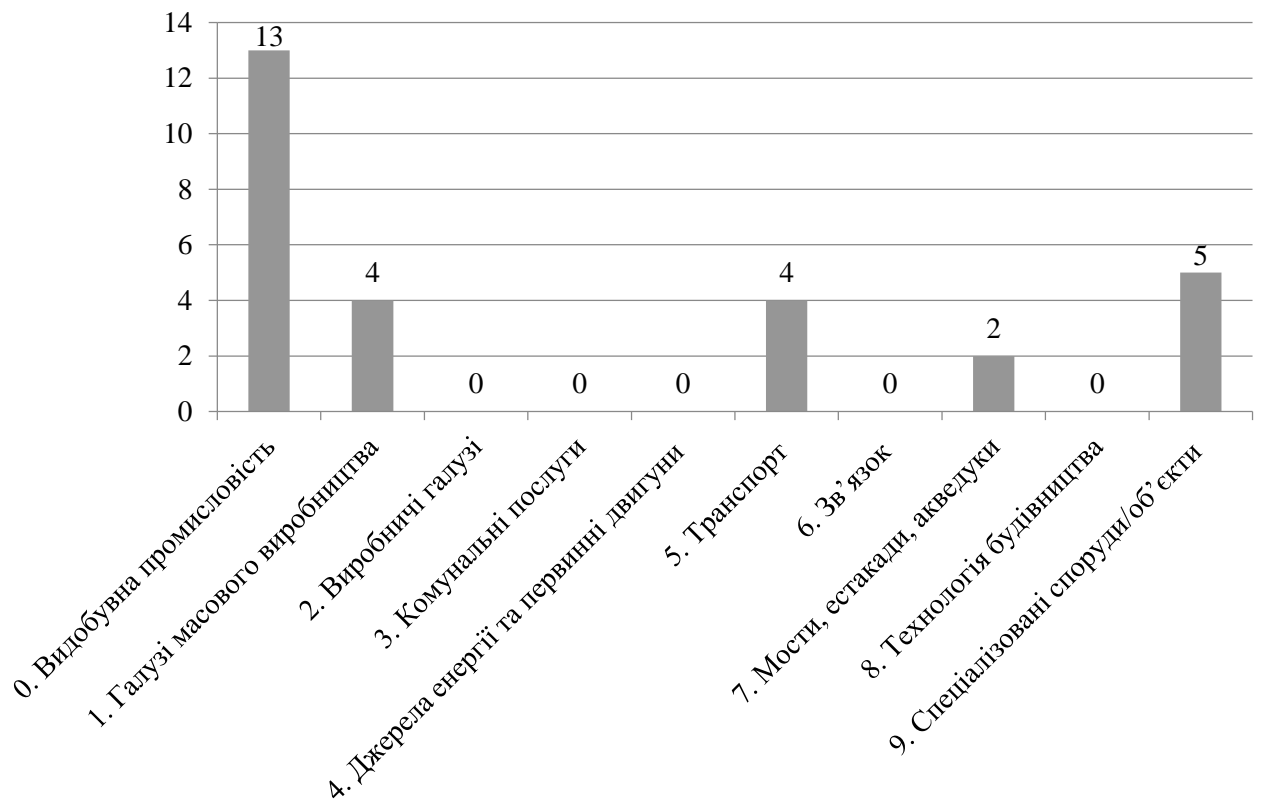


Рисунок 1.4 – Кількість об'єктів промислової спадщини в переліку ЮНЕСКО за різними категоріями, од.

Джерело: складено автором за [14]

Таким чином, можемо констатувати, що промислова спадщина має значний потенціал для координації із туристичною діяльністю як на локальному, так і на міжнародному рівні, про що свідчить наявність відповідних об'єктів, включених до переліку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Саме туристична промислова спадщина може вирішити проблеми депресивних старопромислових регіонів.

1.2 Роль організації «Європейський маршрут промислової спадщини (ERIH)» в популяризації культурно-пізнавального туризму

Промислова революція XVIII століття перетворила Європу з переважно аграрної економіки на глобального промислового лідера. Фізичні артефакти та споруди цього періоду, включаючи фабрики, млини, канали, залізниці, шахти та інші об'єкти, становлять європейську промислову спадщину. Ці місця не лише мають історичну цінність, але й є свідченням технічної майстерності та винахідливості піонерів європейської промисловості. Вони також створюють відчутний зв'язок із минулим для майбутніх поколінь, додаючи культурного та мистецького значення [15].

Промислова спадщина присутня у всіх куточках Європи. Наприклад, це текстильні фабрики в Мідлендсі (Велика Британія), сталеливарні заводи Рурської долини (Німеччина), вугільні шахти Польщі та текстильні підприємства Італії. Технологічні досягнення тієї епохи, такі як парова машина, процес Бессемера та прядильна машина, заклали фундамент сучасної промисловості у світі [16]. Промислова спадщина є важливим елементом культурної та економічної історії Європи. Її збереження має вирішальне значення не лише з історичної чи культурної точки зору, а й через її економічний потенціал, зокрема розвиток туризму [17–18]. Однак через занедбаність і тиск забудови багато таких об'єктів перебувають під загрозою. Це вимагає термінових заходів для їх збереження.

ERIH – це широка мережа об'єктів промислової спадщини, розташованих у різних країнах Європи. Її головна мета – захист, популяризація та збереження промислової спадщини континенту. Ця транснаціональна ініціатива підкреслює історичне, культурне й економічне значення таких об'єктів, акцентуючи на їхній ключовій ролі у формуванні європейської цивілізації.

ERIH була заснована наприкінці XX століття як інструмент збереження промислової спадщини та розвитку її туристичного потенціалу [19].

У 2001 році організації з Великої Британії, Бельгії, Німеччини та Нідерландів об'єднали зусилля, подавши Генеральний план пан'європейської мережі. Програма була спрямована на збереження об'єктів промислової спадщини, залучення громадськості та стимулювання місцевого туризму.

Одним із ключових інструментів ERIH є мережа «якірних точок» – найвизначніших об'єктів промислової спадщини, які просувають ідеї збереження та відновлення індустриальних об'єктів. На сьогодні 24 з 46 країн Європи стали членами ERIH, що становить 52% території континенту [21]. У 2019 році ERIH було сертифіковано як Культурний маршрут Ради Європи, що підтверджує важливість цієї ініціативи для популяризації та збереження європейської промислової спадщини (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 – Деякі тематичні регіональні маршрути ERIH за видами промисловості

Тематичні маршрути	Підкатегорії
Застосування енергії	Електрика; газ; ядерна енергія; нафта; торф; пар; вода; вітер
Зв'язок	Засоби масової інформації; друк; телекомунікації
Житло	Особняки підприємців; заплановані індустриальні селища; житло для працівників
Промислова архітектура	Адаптивне повторне використання; промислова архітектура 20-го століття; видатна промислова архітектура
Залізо і сталь	Доменні печі; вироби із заліза і сталі
Гірництво	Кам'яне вугілля; буре вугілля; руди; метали; сланці
Інші категорії	Зброя; пиво; будівельні матеріали; кераміка, порцеляна; скло; столові прибори; машинобудування; їжа; напої; рибальство; сільське господарство; тютюн; золото; срібло; прикраси; годинники; монети; шкіра; дерево; пиломатеріали; інше
Текстиль	Виробництво одягу (та інших текстильних виробів); бавовна; льон; коноплі; джут; шовк; вовна
Транспорт	Авіація; автомобілі та дороги; залізничний рухомий склад та залізниці; кораблі; порти; річки і канали; міські трамваї та автобуси
Вода	Питна вода; каналізація; енергія від води

Джерело: [22]

Завдяки ERIH європейська промислова спадщина отримала новий

імпульс для збереження, популяризації та адаптивного повторного використання. Ця ініціатива сприяє створенню культурного діалогу, залученню туристів та розвитку економічного потенціалу регіонів, зберігаючи при цьому спадщину для майбутніх поколінь.

Щоб проаналізувати результати з географічної точки зору, дані були отримані за допомогою засобу вибору географічних координат у Google Earth, згодом відповідні дані було імпортовано в ArcGIS, зіставлені та спроєктовані для створення просторової бази даних об'єктів промислової спадщини Європи та візуалізації їх на карті (рис. 1.6).

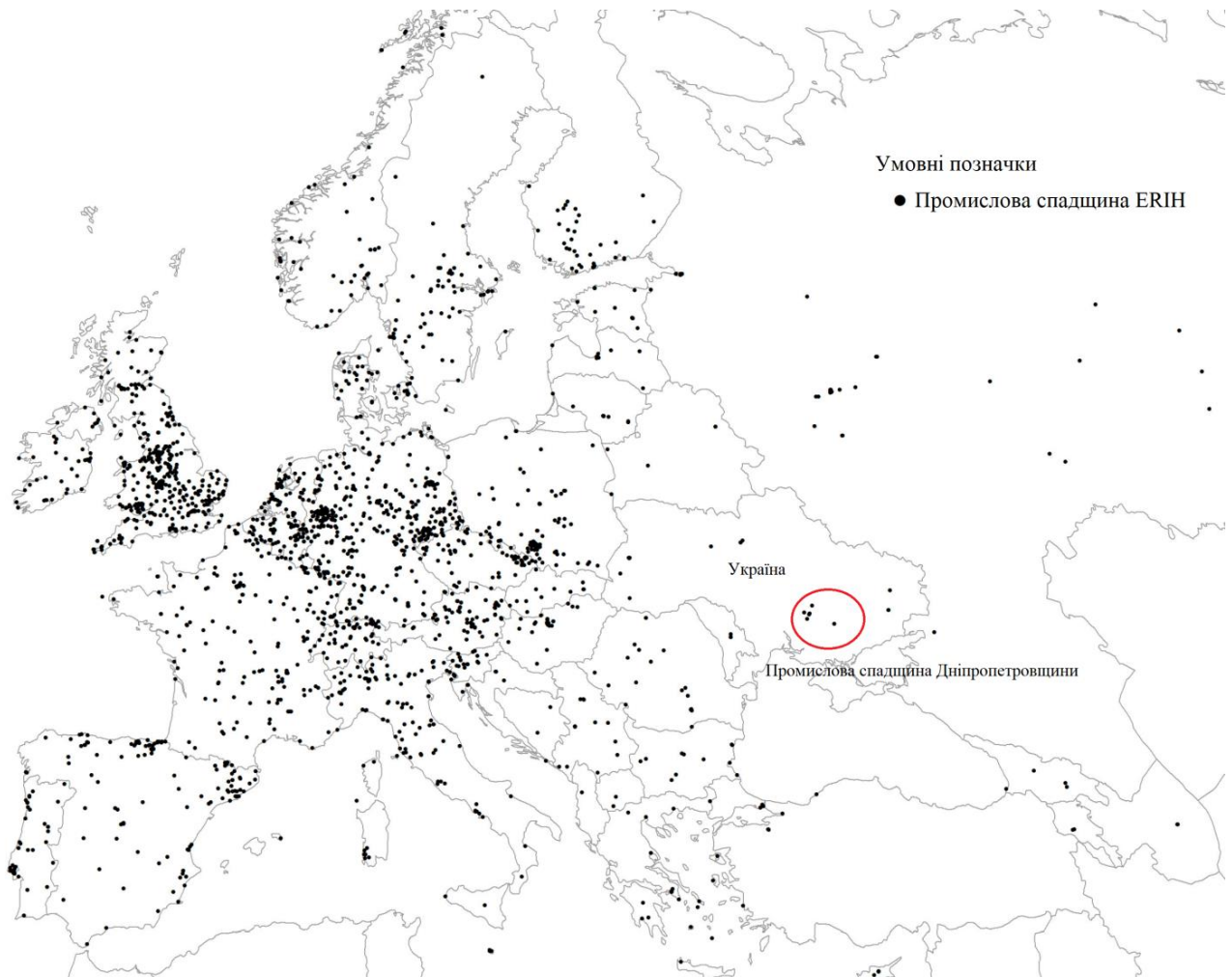


Рисунок 1.6 – Мапа європейської промислової спадщини ERIH

Джерело: сформовано автором на основі [21]

На просторовий розподіл об'єктів промислової спадщини впливає кілька факторів. Фактори висоти та нахилу представляють фундаментальні фактори, які вплинули на просторовий розподіл об'єктів промислової спадщини. Висота відігравала ключову роль у визначенні наявності та доступності природних ресурсів. У той же час схил вплинув на легкість доступу до промислових об'єктів, що призвело до тенденції до створення заводів у регіонах, що характеризуються пологим рельєфом і низькими висотами. Отже, об'єкти європейської індустріальної спадщини демонстрували чіткі варіації на різних висотах, з помітною концентрацією в районах з низькою висотою та пологим рельєфом.

Гідрологічні умови є важливим природним ресурсом, який також впливає на просторовий розподіл об'єктів промислової спадщини. Вода є ключовим ресурсом і джерелом енергії для багатьох практик промислового виробництва. Території, багаті водними ресурсами, ідеально підходять для виробництва харчової продукції, виробництва паперу та гідроелектроенергії. Лінійна відстань від джерел води безпосередньо впливає на формування та розвиток галузей промисловості і, таким чином, на просторовий розподіл об'єктів промислової спадщини.

Гамбург, типове індустріальне місто, розташоване на півночі Німеччини, може похвалитися відмінними фізико-географічними характеристиками, що формують процес його промислового розвитку, результатом чого є багата промислова спадщина. Гамбург має стратегічне розташування на місці злиття річки Ельба та Північного моря, слугуючи ключовим зв'язком, що з'єднує місто з різноманітними внутрішніми регіонами та полегшує безперешкодний доступ людей до серця Європи. Це сприятливе поєднання пологого рельєфу, невеликої висоти та зручного водного транспорту заклало міцну основу для індустріалізації регіону. Згодом ці галузі перетворилися на захоплюючий промисловий ландшафт. Зараз Гамбург є прикладом відродження міста, де численні колишні промислові будівлі та склади були геніально перетворені на яскраві

культурні центри, художні галереї та житлові приміщення. Ця далекоглядна метаморфоза додала нової життєвої сили місту, підштовхнувши його траєкторію до міського оновлення. Особливої уваги заслуговує відродження набережної Гамбурга з Днями індустріальної культури, які проводяться раз на два роки на набережній і служать майданчиком для занурення, запрошуючи відвідувачів заглибитися в багатий гобелен промислової спадщини регіону та помилуватися ним (рис. 1.7).



Рисунок 1.7 – Індустріальна набережна Гамбурга

Джерело: [23]

Розвиток інфраструктури є вирішальним чинником, що впливає на результат просторового розподілу об'єктів промислової спадщини в Європі. Ефективні транспортні мережі мають ключове значення для забезпечення безперервного потоку товарів, матеріалів і людських ресурсів, забезпечуючи

таким чином ефективність ланцюгів постачання. Регіони, наділені надійними транспортними системами, більш схильні залучати промислову діяльність, що призводить до збільшення концентрації об'єктів промислової спадщини в певному місці. Крім того, наявність енергетичної інфраструктури, такої як електрика, забезпечує істотні умови, необхідні для розвитку промисловості, таким чином породжуючи більшу кількість промислової спадщини.

Поява індустріальної спадщини демонструє сильну взаємозалежність з транспортними мережами. Поява парової енергії зробила революцію у звичайних режимах вантажоперевізної діяльності, зокрема системи каналів. Залізниця вперше використовувалася для транспортування вугілля. Між Манчестером і Ліверпульським портом у другій половині 19 ст. була побудована залізнична лінія далекого сполучення, яка стала важливою артерією промисловості Великої Британії, а обсяги експортованих товарів постійно зростали.

Отже, поширення Великобританією залізничних технологій відіграло вирішальну роль у створенні всеосяжної європейської залізничної мережі. Подібним чином на рубежі 20-го століття електрика замінила пару як основне джерело енергії для промисловості, коли одна за одною встановлювалися електростанції та електричні мережі, щоб забезпечити енергією промисловість. Більше того, транспортні та енергетичні об'єкти є хорошими засобами для розвитку промисловості та роблять значний внесок у накопичення різноманітної та значної системи промислової спадщини.

Рурський регіон, розташований на заході Німеччини, відомий своєю багатою індустріальною спадщиною. Взаємодія між промисловим розвитком Рурського регіону та залізничною системою є глибокою та послідовною. Поява залізниць у 19 столітті перетворила Рурський регіон на центральний вузол залізничної інфраструктури, що включає розгалужену мережу залізничних ліній, станцій і сортувальних станцій. Залізниці створили важливі сполучення між Рурським регіоном та промисловими центрами, портами та ринками в Німеччині, сприяючи ефективному транспортуванню

вугілля від шахт до заводів. Ця надійна транспортна мережа зіграла ключову роль у розвитку та розширенні вугільної та металургійної промисловості, таким чином залишивши у спадок культові об'єкти індустріальної спадщини, такі як індустріальні парки Ессена та Дуйсбурга. Цю індустріальну спадщину було перетворено на творчі робочі простори, які стали рушійною силою економічного зростання та оновлення міст, перетворивши колишні промислові центри Німеччини на сучасні та стійкі міські ландшафти.

Туризм створює попит на культурну спадщину, зокрема індустріальну, що стимулює збереження й відновлення об'єктів, які могли б бути занедбані або зруйновані. Економічні переваги культурного туризму в регіонах із промисловою спадщиною забезпечують додатковий стимул для її захисту й розвитку. Таким чином, культурний туризм відіграє важливу роль у просторовому розподілі об'єктів промислової спадщини в Європі, впливаючи на рішення щодо їх популяризації.

Кількість об'єктів світової спадщини, визначених ЮНЕСКО, є важливим чинником, що впливає на розташування промислових пам'яток. Світова культурна спадщина, як міжнародно визнаний символ культурного та історичного значення, створює культурне середовище для їх захисту. Завдяки своєму впливу цей бренд сприяє збереженню індустріальних пам'яток, відроджує ресурси спадщини й інтегрує їх у туристичну інфраструктуру для створення якісного туристичного досвіду.

На рис. 1.6 видно, що країни з великою кількістю об'єктів світової спадщини, такі як Італія, Іспанія, Німеччина, Франція та Велика Британія, мають більше об'єктів промислової спадщини порівняно з іншими країнами. Культурне процвітання сприяє економічному розвитку й забезпечує фінансові й політичні ресурси для збереження спадщини. Ба більше, значна частина об'єктів світової спадщини належить до категорії промислової спадщини. ЮНЕСКО розробило спеціальний туристичний маршрут для популяризації промислових об'єктів під назвою «Підземна Європа», до якого входять шахти, винні льохи та інша підземна інфраструктура.

В Італії, відомій своєю багатю культурною спадщиною, спостерігається унікальне поєднання індустриальних і традиційних об'єктів спадщини. Багато промислових комплексів і заводів розташовані поруч із історичними пам'ятками. Яскравим прикладом є Centrale Montemartini у Римі – електростанція в стилі ар-деко, побудована компанією АСЕА. Після закриття у 1963 році будівля була збережена й використана як виставковий простір для експозиції «Машини та боги». Тут статуї гармонійно поєднуються з індустриальним обладнанням, зокрема турбіною 1917 року й 15-метровим котлом. Таке інтегрування індустриальної спадщини в культурний ландшафт значно підвищує її цінність (рис. 1.8).



Рисунок 1.8 – Експозиція «Машини та боги», Centrale Montemartini

Джерело: [23]

Регіони з вищим рівнем соціального розвитку зазвичай мають більш розвинений промисловий сектор, що забезпечує концентрацію об'єктів промислової спадщини. Крім того, ці регіони володіють кращими ресурсами й інвестиційними можливостями для збереження та популяризації індустриальних пам'яток, що ще більше зміцнює їхній розподіл.

Валовий внутрішній продукт (ВВП) є ключовим показником рівня економічного розвитку країни або регіону. Аналіз свідчить, що ВВП має найбільший вплив на просторовий розподіл промислової спадщини в Європі. Наприклад, Німеччина, Велика Британія, Франція та Італія, маючи високий ВВП, демонструють значну концентрацію індустриальних об'єктів. Зростання ВВП країни чи регіону сприяє розвитку промисловості, що, своєю чергою, збільшує кількість об'єктів промислової спадщини.

Крім того, урбанізація є важливим показником економічного й соціального розвитку. Високий рівень урбанізації характерний для таких країн, як Бельгія, Велика Британія, Нідерланди та Німеччина, що мають велику кількість об'єктів промислової спадщини. Урбанізація, як невід'ємний процес індустриалізації, сприяє розвитку промисловості та формуванню значущої спадщини.

Лондон, столиця Великої Британії, ілюструє вплив економічної потужності на збереження промислової спадщини. Місто має високі показники ВВП і урбанізації, а його багата індустриальна спадщина активно зберігається завдяки перепрофілюванню історичних об'єктів у культурні простори. Яскравим прикладом є Тейт Модерн, що трансформувався з електростанції 20-го століття, спроектованої сером Джайлзом Гілбертом Скоттом, у відомий культурний центр [26]. Закритий у 1982 році машинний зал був переобладнаний у галерею, яка стала каталізатором відродження району Бенксайд, перетворивши його на культурний осередок.

1.3 Сучасний стан об'єктів промислової спадщини на території України

У багатьох європейських країнах індустриальний туризм демонструє стрімкий розвиток, посідаючи важливе місце в туристичній сфері спадщини. Попередні дослідження підтверджують значення автентичності для туристів що робить доцільним аналіз промислового туризму з точки зору ендогенних

ресурсів промислово розвинених регіонів. Промисловий туризм є важливим елементом у плануванні та управлінні туризмом, оскільки він підвищує цінність промислової спадщини та враховує вплив туризму на місцеві громади.

До прикладу, Дніпропетровський національний історичний музей ім. Дмитра Яворницького зберігає історичні матеріали, пов'язані з розвитком промисловості в регіоні, зокрема металургії.

Регіональні маршрути також включають індустриальні пам'ятки Львова, які ілюструють розвиток транспорту, торгівлі та ремісничого виробництва в західній Україні, та інші локації, пов'язані з видобуванням вугілля, солі, а також суднобудуванням у південних регіонах.

Розглянемо більш детально об'єкти промислової спадщини ERIH в Україні, нині на офіційній карті об'єктів ERIH їх налічується 18, з них 13 – це об'єкти регіональних маршрутів, і лише 5 є членами ERIH (всі вони розташовані в Криворізькому районі Дніпропетровської області). В Україні не представлено жодного об'єкта – якірної точки [7]. На жаль, через повномасштабне вторгнення РФ в Україну, частина об'єктів постраждала або перебуває у небезпеці. Водночас промислові об'єкти Донбасу, наприклад, старі шахти та металургійні заводи, що мали бути включені до ERIH, перебувають у зоні окупації з 2014 року.

Закарпатська область представлена на мапі ERIH музеєм «Колочавська вузькоколійка», с. Колочава. Це музей залізничної справи, що відіграв важливу стратегічну роль у житті регіону та його мешканців, розташований на території музейного комплексу-скансену «Старе село», який зберігає понад 20 будівель, серед яких кузня 1930-х років, столярна майстерня, хата, наповнена зразками традиційного побуту тощо. Музей «Колочавська вузькоколійка» виконаний у формі поїзда, який складається з діючого паровоза та десяти вагонів. Унікальна експозиція розміщена у вагонах, створених у чеський та радянський періоди. Вони розповідають про розвиток вузькоколійної залізниці не лише в Колочаві, а й по всьому Закарпаттю.

Серед експонатів — пасажирські вагони, що перевозили лісорубів у гори, вантажні вагони для транспортування худоби та деревини, а також різноманітні інструменти та пристрої, якими користувалися залізничники та пасажери. Відвідувачі можуть спробувати себе в ролі кочегара або проїхатися на дрезині, відчуваючи атмосферу минулих століть. Вузькоколійна залізниця, закладена наприкінці XIX століття, майже повністю зникла, за винятком ділянки Іршава–Хмільник. Тут двічі на день курсує «Анця Кушницька» з двома пасажирськими й одним вантажним вагоном. На жаль, більшість вагонів закритих колій були порізані на металобрухт.

Музей «Колочавська вузькоколійка» став єдиним у Закарпатті місцем, де збереглися історичні реліквії вузькоколійних залізниць Боржавської, Тересвянської, Тересвянської долин, а також верхів'я Тиси, Латориці та Ріки. Експонати розповідають про розвиток вузькоколійних залізниць у регіоні. Серед незвичних експонатів — автомобіль і машина швидкої допомоги, пристосовані для їзди по рейках. Відвідувачі бачать експонати переважно в тому стані, в якому їх було врятовано. Навколо музею знаходиться сільський музей під відкритим небом (рис. 1.9).



Рисунок 1.9 – Музей «Колочавська вузькоколійка», Закарпатська область
Джерело: [26]

Львівська область представлена чотирма об'єктами. Зокрема, це музей нафтової і газової промисловості України, м. Борислав, заснований в

1972 році. У перший рік існування музей мав у своєму розпорядженні 502 експонати, з яких 272 належали до основного фонду. Згодом колекція зазнала змін у місці розташування: спершу її перевезли до приміщення колишнього костелу Святої Варвари у Волянці, а згодом – до міського Меморіалу. Під час цих переміщень частину експонатів було втрачено. Офіційно музей припинив свою діяльність у 1995 році, залишивши лише 182 експонати, з яких 72 належали до основного фонду. Решта перейшла до міського Історико-краєзнавчого музею. У 2003 році було відкрито нову Музейну кімнату нафтової та газової промисловості України. Музейна кімната знайомить відвідувачів із історією Бориславського нафтового промислу, одного з найстаріших у Європі, розвиток якого розпочався наприкінці ХІХ століття.

У другій половині 19 століття передгір'я Карпат у Галичині перетворилося на третій за величиною нафтовий регіон у світі. Кілька століть тому вже були влаштовані викопані вручну ями для збору так званої кам'яної нафти, що просочується. Нафту, яку знімали відрами, використовували переважно як мастило та ліки. Попит на нафту різко зріс із винаходом парафінової лампи. Лише в районі Борислава, за 70 км на південний захід від Львова (Львів) на території сучасної України, було викопано понад 4000 валів. Промислове виробництво почалося приблизно в 1865 році, коли використовувалася технологія глибокого буріння для досягнення глибини до 1500 м і відкачування нафти. Місто переживало бурхливий розквіт, який тривав до Першої світової війни, коли виробничі потужності були сильно зруйновані.

Представлені експонати:

1) речові артефакти: знаряддя праці, промислове обладнання, зразки сировини та продукції, побутові предмети, вироби працівників НГВУ, нумізматичні матеріали (монети, медалі, значки), діючі макети, а також зразки природи;

- 2) письмові джерела: книги, газети, журнали, буклети, документи, рукописи, листи, листівки та інші друковані матеріали;
- 3) образотворчі матеріали: скульптури, картини, графічні роботи, фотографії, плакати, карти, схеми та інші візуальні пам'ятки;
- 4) фотостенди зі знімками Старого Борислава кінця XIX століття;
- 5) колекції гасових і нафтових ламп, значків, медалей і календарів;
- 6) макети, що відтворюють роботу нафтових установок, зокрема «Трійникова фонтанна арматура» і «Дерев'яна вежа з бурильним та експлуатаційним верстатом» (1910-1956);
- 7) гасовий примус, масла фірм «Shell» і «Karpaty» (1939 року), а також дерев'яні колеса возів для перевезення бочок з нафтою.

Цей музей є важливим осередком збереження технічної спадщини України, розповідаючи про багатий нафтогазовий спадок Бориславського регіону та розвиток однієї з ключових галузей економіки (рис. 1.10).

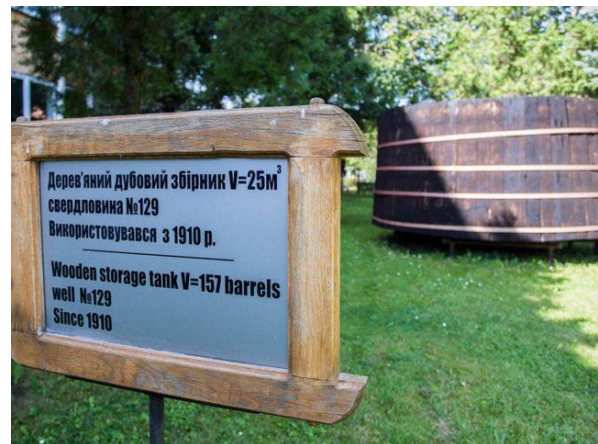


Рисунок 1.10 – Музей нафтової і газової промисловості України, м. Борислав, Львівська обл.

Джерело: [25]

Інші об'єкти цього регіону розташовані безпосередньо у Львові. Музей пива «Львіварня» – сучасний інтерактивний музей пивоваріння, який розповідає про історію пивної культури та виробництва пива, а також презентує унікальну спадщину Львівської пивоварні. Це яскравий приклад

перетворення промислового об'єкта на туристичну та культурну атракцію пива. Музей пива відкрили у 2005 році до 290-річчя заснування першої великої пивоварні в місті. Він розміщений у будівлі пивоварні 19-го століття, і більшість експозицій знаходяться в склепінчастих підвалах, які колись використовувалися для зберігання пива. Експозиції включають чани, бочки та машини, які використовувалися для пивоваріння в місті протягом багатьох років, а також колекцію пляшок, кухлів і етикеток з усієї Європи.

Музей народної архітектури та побуту у м. Львів розташований під відкритим небом, займає площу 59 га на північному сході міста та має експонати з усієї західної частини України. Заснований у 1930 році, коли дерев'яну церкву Святого Миколая 1763 року було перенесено на нове місце, щоб уникнути її знесення. Нинішній музей налічує 124 будівлі, багато з яких зібрано в 54 садибах і поділено на групи, що представляють різні регіони. До них належать будівлі, пов'язані з сільськими ремеслами та мануфактурами, знайдені в більшості музеїв типу Скансен, млини, кузні, будинки для прядіння та ткацтва та валяльні фабрики. Особливо вражаючим експонатом є б-вітрильний вітряк із Вижницького району Карпат.

Музей «Арсенал» у Львові має великі та цінні колекції, але найцікавішим його експонатом є будинок, у якому він розміщений. Арсенал являє собою 2-поверхову цегляну споруду з мініатюрною восьмикутною вежею, яка формально примикала до стін міста. У 1555 році на цьому місці був побудований арсенал, який у 1574-75 роках був замінений нинішньою спорудою, яка була відновлена після того, як її підірвала шведська армія на початку 18 століття. Музей відкрився в 1981 році. Ходова зброя, стрілецька зброя та артилерія з 32 країн представлені в галереях і є великі колекції резервів

Житомирська область представлена на мапі ERIH Національним музеєм космонавтики імені С.П. Корольова, м. Житомир. Корольов керував проектом «Супутник» і відправив першу людину в космос. Музей був побудований в 1991 році. Він має авторитетну колекцію матеріалів,

пов'язаних з космічною програмою. Серед тисяч експонатів – спускний модуль «Союз 27» 1978 року, повнорозмірна копія космічного корабля «Союз» і приклад місяцехода, який досліджував Місяць у 1973 році. Також тут представлені скафандри космонавтів і харчові пакети (рис. 1.11).

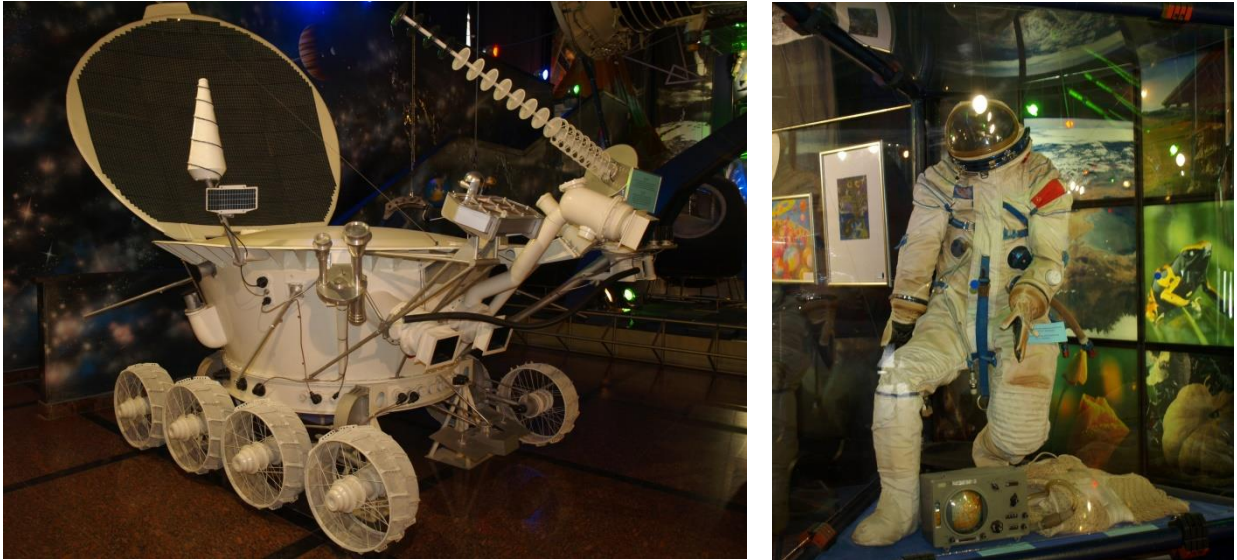


Рисунок 1.11 – Експонати Національного музею космонавтики імені С.П. Корольова, м. Житомир

Джерело: [26]

Місто Київ представлено на мапі ERIN одразу трьома об'єктами, які мають різний характер.

Музей народного мистецтва та побуту України – це музей-скансен, присвячений історії жителів Дніпровських рівнин, був заснований у 1969 році, а відкрився для відвідувачів у 1976 році. Його територія площею 150 га розташована на південному заході Києва. Музей демонструє близько 200 сільських будівель, перевезених із різних куточків України та відтворених на новому місці. Особливу увагу привертає колекція вітряків, розташованих на пагорбі, а також водяні млини, гончарні майстерні та кінний млин для переробки кори, що раніше використовувався в шкіряному виробництві. Деякі об'єкти обладнані мультимедійною технікою, створюючи вражаючі віртуальні вистави. Відвідувачі можуть ознайомитися з традиційними

ремеслами, такими як ткацтво, вишивка, килимарство, гончарство, склоробство, а також обробка дерева та металу. У музеї зберігаються колекції виробів майстрів минулих поколінь. Тут розташовані кілька церков, найдавніша з яких датується 1742 роком.

Державний музей авіації ім. Олега Антонова. Україна відіграла ключову роль у розвитку авіабудування радянського періоду, саме тут знаходились основні авіазаводи та конструкторські бюро. На базі Національного авіаційного університету в 2003 році був створений Державний музей авіації, розташований поруч із аеропортом «Жуляни». Сьогодні це один із провідних авіаційних музеїв Європи з колекцією понад 60 літаків. Серед експонатів – історичний літак «Анатра Анасаль» (1917–1918), збудований в Одесі, а також пасажирські та військові літаки. Важливе місце займає Ту-104, перший реактивний лайнер, вироблений у Харкові. В експозиції представлено 8 інших літаків Туполева, 6 літаків Іллюшина, численні військові винищувачі МІГ, а також значна колекція гелікоптерів.

Національний музей Чорнобиля присвячений Чорнобильській катастрофі, яка залишається найбільшою аварією в історії ядерної енергетики. Мета музею – допомогти людству зрозуміти масштаби трагедії та її наслідки. Експозиція включає мультимедійні презентації, які пояснюють технологію роботи реакторів і причини аварії. Графічні матеріали відображають зруйновані будівлі та зону відчуження. Окрема частина присвячена генетичним наслідкам радіації, включно з ілюстраціями вроджених аномалій у людей і тварин. Музей є нагадуванням про страшні уроки катастрофи та заклик до обережності у використанні ядерних технологій.

Запорізька область представлена єдиним об'єктом – музеєм ретро автівок «Фаетон». Його колекція налічує понад 60 транспортних засобів, зокрема автомобілі, мотоцикли, військову техніку, а також дитячі педальні машинки, моделі автомобілів, транспорт для людей із обмеженими можливостями, трактори та різноманітні артефакти часів Другої світової

війни, зокрема радіоапаратуру та ручну зброю. Основу експозиції складають транспортні засоби радянської епохи, однак є й зразки, виготовлені в Німеччині та США. Серед найбільш примітних експонатів – вантажівка «Полторка» ГАЗ-АА, вироблена в Україні у 1935 році, та автомобіль Opel, випущений того ж року. Музей «Фаєтон» пропонує унікальну можливість познайомитися з історією автомобілебудування та військової техніки ХХ століття, зберігаючи дух епохи.

Окремо варто зупинитись на об'єктах, знищених або окупованих внаслідок повномасштабного вторгнення РФ в Україну. Під час бойових дій і окупації Соледару значна частина інфраструктури міста, включаючи туристичні та історичні об'єкти, була зруйнована. Місто стало місцем інтенсивних боїв з літа 2022 року, а в січні 2023 року окупаційні війська Росії заявили про контроль над містом. Унаслідок бойових дій були знищені промислові об'єкти, адміністративні будівлі, а також заводи, включаючи підприємство Knauf, яке мало стратегічне значення та знаходилося під активною обороною ЗСУ. Туристичні об'єкти, такі як соляні шахти та підземні музеї, також зазнали руйнувань або втратили доступність через бойові дії та окупацію. У цьому районі є значні запаси дуже чистої солі, яка розробляється в промислових масштабах з 1881 року (рис. 1.12).



Рисунок 1.12 – Соляні шахти, агломерація Соледар-Бахмут

Джерело: [29]

Ряд галерей, де виробництво припинилося, було відкрито для відвідування. Найбільш видовищною була Палата 41, яка мала 135 м в довжину, 17 м в ширину і 24 м у висоту. Вона була досить велика для проведення футбольних матчів і симфонічних концертів, а взимку традиційно прикрашалась ялинками. В інших місцях виробок відвідувачі могли побачити скульптури, вирізані із солі, каплицю, створену в одній із камер, і експонати, що демонструють знаряддя для видобутку, властивості солі тощо.

Два об'єкти знаходяться в окупованому з 2014 року Донецьку. Музей історії та розвитку Донецької залізниці присвячений розвитку залізничного транспорту в регіоні, в тому числі під час Другої Світової Війни. Музей відкрився у 2000 році, відзначаючи 130-річчя появи залізниці, яка сприяла перетворенню Донецька на найбільший промисловий центр України. Музей розташований на території колишнього депо локомотивів у районі головного вокзалу міста. Експозиція музею налічувала 25 локомотивів і залізничних вагонів, серед яких представлені зразки парового, дизельного та електричного транспорту.

Другий об'єкт – обласний історичний музей. Донецьк зобов'язаний своїм виникненням будівництву металургійного заводу, заснованого у 1870 році валлійцем Джоном Юзом. Місто швидко зростало, використовуючи багаті мінеральні ресурси Донбасу, і спочатку називалося Юзівка на честь свого засновника. У центрі Технічного університету встановлено пам'ятник Джону Юзу, а його будинок, споруджений між 1873 і 1891 роками, збережено як історичний пам'ятник. Обласний історичний музей, заснований у 1924 році, спочатку фокусувався на розвитку гірничодобувної та металургійної галузей, але згодом розширив експозицію, додавши археологічні дослідження та інші аспекти історії міста.

Дніпропетровська область представлена п'ятьма об'єктами, всі вони, на відміну від інших регіонів, є членами організації ERIH, і розташовані в

Криворізькому районі. Більш детально охарактеризуємо їх у наступному розділі.

Окрім того, важливо також проаналізувати історичний потенціал регіонів України. Для цього можемо використати такий показник, як кількість історичних ареалів у різних адміністративно-територіальних одиницях України станом на 2023 рік.

Львівська область значно випереджає інші регіони, маючи 33 історичні ареали. Хмельницька область (16) та Вінницька й Полтавська області (по 12) також є лідерами. До групи з середньою кількістю (5–10 ареалів) належать такі області, як Закарпатська (10), Одеська (7), Івано-Франківська (7), Рівненська (7), Запорізька (6), Донецька (6) тощо. Найменше історичних ареалів зафіксовано у Кіровоградській області (2).

Найбільша кількість історичних ареалів зафіксована в західних областях України (Львівська, Хмельницька, Закарпатська). Східні та південні області мають переважно меншу кількість ареалів. Центральна Україна демонструє змішані результати, зокрема високий показник у Вінницькій і Полтавській областях та низький у Кіровоградській. Загальна кількість історичних ареалів по Україні становить 190, що свідчить про багатство культурної спадщини, однак її концентрація сильно варіюється залежно від регіону. Поєднуючи ці дані із інформацією про наявність об'єктів промислової спадщини ЕРІН, можемо оцінити потенціал індустриального туризму в кожному із регіонів України (табл. 1.4).

Таблиця 1.4 – Оцінювання потенціалу регіонів України в сфері туризму на базі промислової спадщини

Адміністративно-територіальна одиниця	Кількість історичних ареалів станом на 2023 рік	Кількість об'єктів промислової спадщини ЕРІН	Потенціал індустриального туризму*
Вінницька	12	0	Н
Волинська	5	0	Н
Дніпропетровська	5	5	В
Донецька	6	3	-

Продовження таблиці 1.4

Житомирська	4	1	С
Закарпатська	10	1	В
Запорізька	6	1	С-
Івано-Франківська	7	0	Н
Київська	5	3	В
Кіровоградська	2	0	Н
Луганська	4	0	-
Львівська	33	4	В
Миколаївська	3	0	Н
Одеська	7	0	Н
Полтавська	12	0	С
Рівненська	7	0	Н
Сумська	8	0	Н-
Тернопільська	6	0	Н
Харківська	5	0	Н
Херсонська	5	0	-
Хмельницька	16	0	С
Черкаська	6	0	Н
Чернівецька	3	0	Н
Чернігівська	5	0	Н
Всього	190	18	-

*В – високий потенціал, С – середній потенціал, Н – низький потенціал

Позначка «-» – окуповані території або зона бойових дій

Джерело: складено автором за даними [6; 30]

Таким чином, найвищим потенціалом для розвитку туризму на базі об'єктів промислової спадщини володіють такі регіони як Дніпропетровська, Закарпатська, Київська (м. Київ включно) та Львівська області.

Висновки до розділу 1

За результатами досліджень, виконаних розділі 1, зроблено наступні висновки.

1. Досліджено різні підходи до визначення промислової спадщини в міжнародному та вітчизняному контексті, на підставі цього аналізу запропоновано удосконалене визначення: промислова спадщина охоплює матеріальні залишки, пов'язані з індустріальною діяльністю, такі як споруди,

механізми, ландшафти та інфраструктура, а також нематеріальні аспекти, включаючи технічні знання, робочі навички, соціальні практики та культурні традиції, що виникли в контексті промислового виробництва. Вона має історичну, технічну, архітектурну, соціальну та культурну цінність.

2. Проаналізовано представленість об'єктів промислової спадщини у списку Всесвітньої спадщини Юнеско. Визначено, що станом на 2022 рік, в зазначеному переліку налічується 28 об'єктів промислової спадщини, які були класифіковані за регіонами. Так, 22 об'єкти промислової спадщини знаходяться в регіоні Європи/Північної Америки, 4 – у регіоні Латинської Америки/Карибського басейну, 2 – в регіоні Азії/Тихоокеанського регіону. В Африці та арабських державах немає промислових об'єктів у Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.

3. Визначено, що промислова спадщина складає 5,3% від усіх культурних об'єктів переліку, і 4% від загальної кількості всіх об'єктів. Всі ці об'єкти були розподілені за видами промисловості (класифікація Історичного американського інженерного співтовариства). Найбільше об'єктів промислової спадщини під охороною ЮНЕСКО належать до видобувної промисловості (13), масове виробництво і транспорт мають по 4 об'єкти.

4. Досліджено об'єкти промислової спадщини ERIH в Україні, станом на 2024 рік на офіційній карті об'єктів ERIH їх налічується 18, з них 13 – це об'єкти регіональних маршрутів, і лише 5 є членами ERIH (всі вони розташовані в Криворізькому районі Дніпропетровської області). В Україні не представлено жодного об'єкта – якірної точки. На жаль, через повномасштабне вторгнення РФ в Україну, частина об'єктів постраждала або перебуває у небезпеці.

5. Проаналізовано історичний потенціал регіонів України на основі кількості історичних ареалів у різних адміністративно-територіальних одиницях України станом на 2023 рік. Найбільша кількість історичних ареалів зафіксована в західних областях України (Львівська, Хмельницька, Закарпатська). Східні та південні області мають переважно меншу кількість

ареалів. Центральна Україна демонструє змішані результати, зокрема високий показник у Вінницькій і Полтавській областях та низький у Кіровоградській.

6. На підставі аналізу даних щодо кількості історичних ареалів станом на 2023 рік та кількості об'єктів промислової спадщини ERIH в адміністративно-територіальних одиницях України, здійснено їх розподіл за потенціалом розвитку індустріального туризму. Визначено, що найвищий потенціал мають Дніпропетровська, Закарпатська, Київська (м. Київ включно) та Львівська області, середнім потенціалом характеризуються Вінницька, Житомирська, Хмельницька, Полтавська та Запорізька області. Інші області мають низький потенціал.

РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ПРОМИСЛОВОЇ СПАДЩИНИ ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

2.1 Туристичний потенціал об'єктів промислової спадщини ERIH в регіоні

Розглянемо більше детально промислову спадщину Дніпропетровської області. В Криворізькому районі налічується 5 об'єктів, які є членами організації European Route of Industrial Heritage (ERIH) – це єдині офіційні члени по всій Україні, що є визначною конкурентною перевагою з точки зору туристичної атрактивності [6].

Членство в ERIH дозволяє об'єктам отримати визнання, збільшити туристичну привабливість і долучитися до міжнародної спільноти. ERIH приймає об'єкти промислової спадщини, такі як музеї, виробничі підприємства, старі фабрики, рудники, технічні пам'ятки тощо. Об'єкт повинен бути доступним для публіки з певним графіком роботи. Об'єкт має бути важливим з точки зору промислової історії, демонструючи розвиток технічних чи соціальних аспектів індустрії.

ERIH надає аплікаційну форму, яку необхідно заповнити. У ній потрібно надати опис об'єкта та його історичної значущості, інформацію про доступність для відвідувачів (години роботи, екскурсії тощо), відомості про заходи з популяризації (вебсайт, маркетинг), фотографії об'єкта, схему території та, за потреби, інші документи, що підтверджують значущість об'єкта.

ERIH має різні рівні членства, і розмір внеску залежить від типу об'єкта чи організації, внесок сплачується щорічно:

- 1) індивідуальні об'єкти (музеї, підприємства);
- 2) мережі об'єктів (регіональні чи тематичні маршрути);
- 3) партнери (наукові установи, організації, що займаються промисловою спадщиною).

Після подання заявки організація розглядає її та перевіряє відповідність вашого об'єкта критеріям ERIH. Це може зайняти декілька тижнів. Після вступу об'єкт включається до інтерактивної мапи ERIH, долучається до маркетингових кампаній ERIH, розвиває партнерства з іншими членами мережі. Членство в ERIH дає численні переваги для об'єктів промислової спадщини, музеїв, історичних місць і регіонів. Воно сприяє збереженню історії, популяризації об'єкта та залученню туристів, зокрема:

- 1) підвищення туристичної привабливості;
- 2) міжнародне визнання, адже об'єкт стає частиною однієї з найбільших європейських мереж, що об'єднує визначні місця промислової спадщини;
- 3) включення до інтерактивної карти ERIH на офіційному сайті, якою користуються туристи з усього світу.
- 4) розміщення інформації про об'єкт у базі даних мережі, що сприяє залученню відвідувачів.
- 5) ERIH активно просуває свої об'єкти через міжнародні виставки, конференції та партнерства.
- 6) участь у колективних ініціативах, грантових програмах і заходах, які фінансуються Європейським Союзом;
- 7) доступ до матеріалів та досліджень у сфері промислової спадщини;
- 8) можливість інтеграції в тематичні чи регіональні маршрути.
- 9) членство сприяє більш ефективному збереженню об'єкта та його історичного значення.
- 10) розвиток інтересу до промислової історії серед широкої аудиторії.

Членство в ERIH допомагає об'єктам промислової спадщини розвиватися, стаючи не лише туристичними магнітами, а й активними учасниками збереження європейської культурної спадщини.

Перший об'єкт, який слід розглянути – це кар'єр, що належить Приватному акціонерному товариству «Інгулецький гірничозбагачувальний комбінат», який є одним із наймасштабніших і найглибших кар'єрів у Європі.

Його глибина сягає 426 метрів, що робить його справжнім технічним досягненням. Заснований ще у 1955 році, цей кар'єр відіграє ключову роль у видобутку залізної руди в Україні.

Щорічно на території кар'єру видобувається близько 38 мільйонів тонн залізної руди. Видобуток проводиться як з поверхні, так і з глибин землі за допомогою сучасної спеціалізованої техніки. Для транспортування руди застосовуються конвеєрні системи, які забезпечують швидкість і ефективність виробничого процесу. Запаси залізної руди, що знаходяться в кар'єрі, настільки великі, що їх вистачить на експлуатацію до 2050 року.

Кар'єр славиться не лише своїми масштабами, а й дивовижною природною красою. Завдяки різноманіттю гірських порід, які тут можна знайти, кар'єр вражає багатством кольорів (рис. 2.1).



Рисунок 2.1 – Загальний вид Інгулецького кар'єру

Джерело: [28]

Кар'єр також було визнано одним із туристичних магнітів країни за

версією ДАРТ України в 2023 році. Скелі та ґрунти переливаються відтінками, створюючи унікальні природні пейзажі, що привертають увагу як працівників, так і відвідувачів. У виробничому процесі задіяна значна кількість потужної техніки. Особливою гордістю є автосамоскиди вантажопідйомністю 240 тонн, які здатні транспортувати великі обсяги матеріалів навіть у найскладніших умовах.

Інгулецький кар'єр є важливим промисловим об'єктом, який не лише забезпечує значну частину видобутку залізної руди в Україні, а й демонструє високий рівень технологічного розвитку гірничої галузі. Його довговічність і величезні масштаби свідчать про його стратегічне значення для економіки країни та забезпечення сировинної бази для металургійної промисловості.

Тут проводять дві екскурсії тривалістю 2 години щотижня. Проведення екскурсії залежить від виробничого процесу, можливо англійською мовою за попереднім узгодженням. В екскурсію включено трансфером та огляд музею приватного акціонерного товариства «Інгулецький гірничозбагачувальний комбінат»), відвідування оглядового майданчику із захопливими промисловими видами.

Ще один об'єкт на мапі промислової спадщини Кривого Рогу – Північний гірничо-збагачувальний комбінат (ПівнГЗК). Він є одним із найбільших підприємств гірничо-металургійного комплексу України. Заснований у 1960-х роках, він став важливим центром з видобутку та збагачення залізної руди. Комбінат розпочав свою діяльність з відкритого видобутку руди і подальшої її збагачення для забезпечення металургійної промисловості. Його розвиток тісно пов'язаний із промисловою історією Криворіжжя, що є одним із найбільших залізрудних басейнів світу.

ПівнГЗК є частиною компанії «Метінвест». Він спеціалізується на видобутку магнетитових кварцитів і виробництві концентрату та обкотишів із високим вмістом заліза. Підприємство постійно модернізує обладнання, впроваджує нові технології з метою підвищення ефективності виробництва та зменшення впливу на довкілля. Комбінат також активно бере участь у

соціальних ініціативах, підтримуючи розвиток Кривого Рогу. Зокрема, за його підтримки було створено музей гірничої техніки під відкритим небом. Це музей-скансен, де представлена справжня техніка, яка використовувалася в гірничій промисловості. Відкритий у 2000-х роках, він став важливим туристичним об'єктом, що демонструє масштаб гірничого виробництва.

Серед експонатів – екскаватори, бурові установки, залізничні локомотиви та інше гірниче обладнання. Деякі зразки техніки відвідувачі можуть оглянути зсередини. Експозиція допомагає зрозуміти, як функціонує гірничодобувна галузь (рис. 2.2).



Рисунок 2.2 – Музей гірничої техніки під відкритим небом

Джерело: [32]

Музей є символом промислової культури Криворіжжя, привертає увагу туристів, студентів і фахівців. Це місце не лише знайомить із технікою, а й популяризує професії гірничого профілю та зберігає пам'ять про індустріальну історію регіону.

Наступний об'єкт – коксохімічний завод «АрселорМіттал Кривий Ріг». Коксохімічне виробництво в Кривому Розі розпочалося в середині ХХ століття для забезпечення металургійної промисловості коксом — ключовим компонентом для доменних печей. Завод став частиною гігантського металургійного комплексу, нині відомого як «АрселорМіттал Кривий Ріг». Його будівництво та розвиток були спрямовані на збільшення обсягів

виробництва металу та забезпечення незалежності України у виробництві коксохімічної продукції.

Сьогодні завод є важливою частиною структури «АрселорМіттал Кривий Ріг», одного з найбільших металургійних підприємств України. На заводі застосовують сучасні технології для зменшення шкідливих викидів і впливу на довкілля. Коксохімічний підрозділ виробляє кокс, хімічні продукти його переробки та тепло для виробничих потреб комбінату. Завод постійно модернізується, слідуючи принципам сталого розвитку.

Музей коксохіміу «АрселорМіттал Кривий Ріг» є культурно-освітнім об'єктом, створеним для збереження історії підприємства та розвитку інтересу до металургії та гірничої справи. Музей містить унікальні експонати, які відображають історію розвитку коксохімічного виробництва, металургії, гірничої техніки та інженерії. У колекції архівні документи й фотографії, які розповідають про розвиток комбінату та внесок у промисловість України, зразки продукції, включно з коксом і похідними матеріалами, моделі доменних печей і технологічних установок, сучасні мультимедійні експозиції, які пояснюють виробничі процеси (рис. 2.3).



Рисунок 2.3 – Музей коксохімічного заводу, м. Кривий Ріг

Джерело: [33]

Музей має інтерактивні зони, які дозволяють відвідувачам ознайомитися з технологіями, що використовуються на заводі, і дізнатися про сучасні стандарти екологічної відповідальності. Це не лише демонстрація історії, але й освітній простір, який сприяє популяризації технічних професій серед молоді. Музей є важливим символом промислової ідентичності регіону. Він служить майданчиком для зустрічей ветеранів підприємства, молодих фахівців та гостей міста, зберігаючи традиції й передаючи їх наступним поколінням.

Наступний об'єкт – Південний гірничо-збагачувальний комбінат (ПівдГЗК) та його кар'єр. ПівдГЗК засновано у 1950-х роках у Кривому Розі, і він став одним із перших великих підприємств із видобутку та збагачення залізної руди в Україні. Його місія полягала в забезпеченні металургійної промисловості високоякісною сировиною. Комбінат спеціалізується на видобутку магнетитових кварцитів і виробництві залізорудного концентрату та обкотишів.

ПівдГЗК залишається ключовим гравцем у гірничо-металургійному комплексі України. Завдяки модернізації обладнання та впровадженню нових технологій комбінат підвищує ефективність виробництва та знижує екологічний вплив. Він інтегрований у міжнародні виробничі ланцюги та експортує продукцію до багатьох країн світу.

Кар'єр ПівдГЗК – один із найбільших залізорудних кар'єрів України. Його розробка розпочалася одночасно зі створенням комбінату. Спочатку видобуток руди здійснювався відкритим способом, поступово кар'єр поглиблювався, охоплюючи нові горизонти рудоносних порід. Глибина складає до 400 метрів, що робить його одним із найглибших кар'єрів у Європі. Площа – понад 10 км², з численними уступами для зручності транспортування руди.

Кар'єр продовжує активно працювати, забезпечуючи ПівдГЗК сировиною. Завдяки автоматизації та цифровізації, процеси видобутку стали більш ефективними й безпечними. Впроваджуються проекти з рекультивації

земель і мінімізації екологічного впливу. Кар'єр є унікальним об'єктом гірничої інженерії та символом промислового потенціалу Криворіжжя (рис. 2.4). Його масштаби часто приваблюють туристів та студентів, які бажають побачити видобуток залізної руди у великих масштабах, підприємство демонструє важливість залізорудної галузі для економіки України та є прикладом того, як промисловість адаптується до сучасних викликів, зокрема екологічних.



Рисунок 2.4 – Макет кар'єру ПівдГЗК та гірничої техніки

Джерело: [34]

Останній об'єкт, включений до переліку ERIN на території Дніпропетровщини – музей під відкритим небом Гірничого департаменту «АрселорМіттал Кривий Ріг». Він є унікальним об'єктом, створеним для демонстрації історії гірничої промисловості та розвитку технологій видобутку залізної руди. Це місце поєднує індустріальну спадщину з

освітньою і туристичною цінністю.

Музей розташований на діючій території підприємства й охоплює зразки техніки та обладнання, які використовувалися на різних етапах історії, зокрема гірничі самоскиди (від найперших моделей до сучасних багатотонних машин), екскаватори різного типу й розміру, включаючи механічні й гідравлічні, бурові установки, технологічні артефакти (моделі кар'єрів, зразки руди), що відображають розвиток підприємства. Відвідувачі можуть побачити техніку в дії або навіть піднятися на деякі екземпляри (рис. 2.5).



Рисунок 2.4 – Музей гірничої техніки під відкритим небом, «АрселорМіттал Кривий Ріг», гірничий департамент

Джерело: [33]

У музеї проводяться екскурсії, які пояснюють виробничі процеси, екологічні ініціативи та важливість галузі для регіону. Звідси відкривається

панорама на один із кар'єрів «АрселорМіттал», що дозволяє наочно уявити масштаби гірничих робіт. Музей є не лише туристичним об'єктом, а й важливим інструментом популяризації гірничо-металургійних професій серед молоді. Він сприяє збереженню історичної пам'яті та демонструє еволюцію технологій у видобувній галузі. Це місце є символом промислової гордості Криворіжжя та важливим культурним центром для жителів і гостей міста.

Таким чином, ми навели лише перелік визнаної ЄРІН спадщини, яка сконцентрована на території Криворіжжя, однак область також має доволі багато інших промислових ресурсів, цікавих для відвідування та поширення промислового туризму.

2.2 Організаційно-економічна характеристика ФОП Міщук А.А. (ТА «Скай Тур») як потенційного провайдера індустриального туризму

На наступному етапі дослідження промислової спадщини необхідно проаналізувати можливості туристичних агенцій та операторів щодо популяризації відповідних турів, а також зацікавленість потенційних туристів в такому виді відпочинку. Аналіз проведено на прикладі туристичної агенції «Скай Тур» (ФОП Міщук Антон Анатолійович, м. Кам'янське).

Форма власності: Фізична особа-підприємець (ФОП). Основний вид діяльності – організація туристичних послуг (тури вихідного дня, міжнародні подорожі, пляжні відпочинки, бізнес-поїздки). Кількість працівників не змінювалась протягом досліджуваного нами періоду (2021-2023 рр.) і складала 3 особи. Основні партнери: міжнародні туроператори та локальні компанії перевезень [35].

Локація: зручний офіс, розташований у центральній частині міста Кам'янське, режим роботи з 10.00 до 18.00, а також онлайн. Вхідна група обладнана пандусами для доступу всіх груп населення, співробітники

володіють англійською та іспанською мовами. Агенція використовує спеціалізовані онлайн-платформи для бронювання турів, рекламу в соціальних мережах [36]. В 2023 році було проведено ребрендинг, порівняння логотипів наведено на рис. 2.5.



Рисунок 2.5 – Порівняння логотипів ТА «Скай Тур» до та після ребрендингу
Джерело: [36]

Новий логотип має низку переваг, які можуть зробити його успішним вибором для туристичної агенції. Одразу слід відмітити мінімалістичний дизайн, простота форми робить його легко універсальним. Такий логотип більше підходить для різних застосувань: сайтів, друкованих матеріалів, візитівок та сувенірів. Колірна палітра стала більш глибокою та професійно, назва агенції більш читабельна, адже виконана в чіткій та сучасній типографіці, що забезпечує легке сприйняття.

Новий логотип підходить як для B2C (приватні клієнти), так і для B2B (корпоративні замовлення) і виглядає однаково добре як у кольоровому, так і в чорно-білому варіантах. Його легко адаптувати для використання на сайтах, соціальних мережах і друкованій продукції. Цей логотип успішно передає ідентичність туристичної агенції, поєднуючи естетику й функціональність.

Основна клієнтська база — сімейні пари, корпоративні клієнти та молодь. Сезонність доволі суттєво впливає на дохід компанії – пік припадає на літні місяці та новорічні свята. Наведемо фінансовий аналіз основних показників за останні три роки (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Основні фінансові показники ТА «Скай Тур» за досліджуваний період

Показник	2021 рік	2022 рік	2023 рік
Дохід, тис. грн.	2 402	1 230	1 805
Чистий прибуток, тис. грн.	311	128	215
Собівартість послуг, тис. грн.	1 803	875	1 350
Адміністративні витрати, тис. грн.	204	102	180
Рекламний бюджет, тис. грн.	54	25	60

Джерело: [35]

Із таблиці 2.1 видно, що 2021 рік продемонстрував стабільний дохід, високий попит на туристичні послуги після пандемічного спаду. В наступному, 2022 році військові дії в Україні суттєво вплинули на туристичний ринок через зменшення попиту, труднощі з логістикою, аспектами безпеки тощо. 2023 охарактеризувався початком відновлення ринку, зростанням попиту на внутрішній туризм і безпечні міжнародні напрями.

Незважаючи на спад у 2022 році, агенція змогла утримати клієнтів і поступово відновити дохід. Основні витрати припадають на оплату послуг партнерів (авіа перельоти, проживання, трансфери). Ефективність реклами зростає, що видно зі збільшення бюджету у 2023 році та поліпшення фінансових показників. Невелика, але стабільна команда дозволяє ефективно розподіляти ресурси, знижуючи адміністративні витрати.

Основні подальші ризики – геополітична нестабільність, зміни у валютних курсах. Перспективи агенція вбачає через розширення внутрішнього туризму, онлайн-продажі турів. Агенція має потенціал для

подальшого розвитку за умови стабілізації ринку й активного впровадження цифрових інструментів.

У першому та другому кварталах 2024 року компанія «Скай Тур» провела дослідження купівельного попиту та визначення основних характеристик цільового ринку. В опитуванні взяли участь 100 клієнтів, а результати дослідження представлені в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2 – Результати опитування клієнтів ТА «Скай Тур»

Питання	Кількість клієнтів (%)
Знайомі з діяльністю компанії до першого звернення	70 (70%)
Звертались більше одного разу	56 (56%)
Не знайомі з діяльністю до першого звернення	30 (30%)
Планують скористатися послугами ще раз	40 (40%)
Знайомі з діяльністю компанії до першого звернення	70 (70%)

Джерело: узагальнено автором

Результати свідчать, що 70% респондентів вже знали про компанію до першого контакту, а 56% стали постійними клієнтами. Водночас, 40% клієнтів планують повторно скористатися послугами, що є позитивним сигналом для формування бази лояльних споживачів. Щоб зрозуміти, звідки клієнти дізналися про «Скай Тур», опитування включало питання про комунікаційні канали. Результати наведені в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3 – Джерела інформації про ТА «Скай Тур»

Питання	Кількість клієнтів (%)
Друковані матеріали	9%
Від знайомих	23%
Соціальні мережі	41%
ЗМІ	5%
Офіційний сайт	22%

Джерело: узагальнено автором

Аналіз задоволеності клієнтів якістю послуг показав, що більшість (68%) оцінили її на достатньому рівні, 21% вважають її недостатньо високою, а 11% – частково задоволені. Ці результати дають можливість компанії вдосконалити свої послуги для збереження довіри клієнтів.

Проведене дослідження визначило найпопулярніші види туризму серед клієнтів (рис. 2.6).



Рисунок 2.6 – Розподіл респондентів за пріоритетним видом туризму, %

Джерело: складено автором

Пізнавальний туризм і пляжний відпочинок викликають найбільший інтерес. Сільський туризм також має високий попит. Найменший інтерес спостерігається до паломницьких турів. Ці дані визначають пріоритетні напрями для подальшого розвитку компанії, і оскільки один із пріоритетних напрямів – пізнавальний туризм, то можемо відзначити високий потенціал саме промислових об'єктів. Проаналізуємо пропозиції конкурентів на ринку індустріального туризму. Загалом, ключовими опорними містами для таких турів є Кривий Ріг та Дніпро. У вільному доступі немає жодного туру, який

би включав в об'єкти показу м. Кам'янське, яке також має багату індустриальну історію та спадщину. Основні види індустриальних турів проаналізовано нами на основі відкритих даних інтернету і наведено в табл. 2.4. Можемо зробити висновок, що найбільш популярними в цій сфері є декілька годинні оглядові екскурсії та тури вихідного дня.

Таблиця 2.4 – Види турів на ринку індустриального туризму Дніпропетровської області

Туроператор	Програма туру	Вартість та інші особливості
	Дніпро: від козаків до металургів. 1 день – завод “Інтерпайп Сталь”, Історичний музей, піша екскурсія містом, круїз на кораблі. 2 день – Китайгород (огляд церков XVIII ст.), Петриківка, Гречане, Новомосковськ (огляд Троїцького собору).	1095 грн з особи. 2 дні, 1 ніч. У вартість туру входить проїзд комфортабельним автобусом; супровід гіда-екскурсовода; екскурсійне обслуговування в туристичних об'єктах; страхування на час подорожі; проживання. У вартість не включено вхідні квитки до музеїв, майстер-класи та харчування.
	«Дніпро індустриальний»: пішохідна екскурсія західною частиною міста, де наприкінці XIX ст. почали з'являтися перші металургійні підприємства, що працюють тут і сьогодні. Маршрут: ст. метро «Заводська» – вул. Маяковського – проспект С. Нігояна – проспект Свободи – вул. Кайдацький шлях.	200 грн з особи (група 10 осіб), екскурсія українською мовою, тривалість 3 години, у вартість включено послуги професійного гіда. Ключові об'єкти показу: залізнична станція «Горяїнове», Будинок органної і камерної музики, Дніпровський металургійний завод, Морозівський пішохідний міст.
	«Вражаючий Кривий Ріг». Тур Кривим Рогом із основними індустриальними, історичними, культурними та природними пам'ятками міста та околиць.	3980 грн з особи, 3 дні, 2 ночі. проживання в готелі «Раціотель Кривий Ріг», два сніданки, дві вечері, екскурсійна програма, трансфери, супровід гіда, страхування.

Джерело: узагальнено автором на основі [37-39]

Як бачимо, пропозиція включає як тури вихідного дня, так і різноманітні пішохідні оглядові екскурсії. Очевидною є необхідність

удосконалення екскурсійної та оглядової програми таких турів, адже більшість із них зосереджені лише на двох містах, упускаючи цікаву та різноманітну промислову спадщину інших населених пунктів.

2.3 Характеристика промислової спадщини в м. Кам'янське

Місто Кам'янське, розташоване у Дніпропетровській області, є одним із яскравих прикладів індустріального розвитку України. Його історія нерозривно пов'язана з промисловістю, яка стала ключовою рушійною силою економічного та соціального зростання регіону.

Витоки індустріалізації міста сягають кінця XIX століття, коли у 1887 році в Кам'янському розпочалося будівництво Дніпровського металургійного заводу. Завод був заснований за участі бельгійського капіталу, що визначило його технологічну модернізацію за європейськими стандартами. До початку XX століття підприємство стало одним із найбільших металургійних комплексів на території Російської імперії, а місто почало швидко розвиватися завдяки напливу робітників та фахівців з інших регіонів.

На початку радянської епохи Кам'янське (перейменоване на Дніпродзержинськ у 1936 році) стало важливим промисловим центром. Дніпровський металургійний комбінат (пізніше відомий як «ДМК») був розширений і модернізований, перетворившись на головного постачальника сталі для будівництва інфраструктури та військово-промислового комплексу країни. Під час Другої світової війни підприємство зазнало значних руйнувань, але в повоєнний період його швидко відновили, і місто продовжило розвиватися як індустріальний осередок.

Крім металургії, у Кам'янському сформувалася хімічна промисловість, зокрема Завод азотних добрив та інші підприємства, які займалися виробництвом хімічних реагентів. Гідроенергетика також зіграла важливу роль у розвитку міста, що зумовило створення численних енергетичних об'єктів, в тому числі гідроелектростанцію.

Серед найпривабливіших для туристів об'єктів можна виділити сам Дніпровський металургійний комбінат, який залишається діючим і водночас зберігає багато елементів історичної інфраструктури. Огляд промислових цехів, машин, які були в експлуатації понад століття, і технологічних процесів викликає інтерес серед шанувальників індустриального туризму.

Завод азотних добрив також має значний потенціал завдяки своїй специфічній інфраструктурі. Його величезні резервуари, мережі трубопроводів та хімічні лабораторії дають змогу побачити, як організовано виробництво на високому технологічному рівні.

Важливою історичною спадщиною є стара адміністративна будівля металургійного комбінату, яка зовні нагадує замок. Її монументальність і архітектурна унікальність привертають увагу туристів, які цікавляться архітектурною спадщиною індустриальної епохи (рис. 2.7).



Рисунок 2.7 – Будівля заводу управління металургійного комбінату в м. Кам'янське

Джерело: [39]

Народний музей історії ДМК є пам'яткою історії та архітектури й однією з найкрасивіших будівель міста. З 1899 по 1917 роки у цьому приміщенні розташовувався інженерний клуб. Відкриття експозиції відбулося у 1977 році. Музей не просто зберігає історію найбільшого підприємства міста, він є своєрідною школою для майбутніх металургів – тут проходять уроки для учнів міських шкіл, училищ, коледжів (рис. 2.8).



Рисунок 2.8 – Народний музей історії металургійного комбінату в м. Кам'янське

Джерело: [39]

Цікавим об'єктом показу також може бути літак МіГ-19, встановлений у місті на честь 15-річчя польоту в космос Юрія Гагаріна на площі поряд з театром ім. Лесі Українки. Це перший радянський серійний надзвуковий винищувач. МіГ-19 широко застосовувався в системі ППО СРСР і поставлявся за кордон. У 70-х роках ці винищувачі були зняті з озброєння.

Ймовірно, цей екземпляр був списаний із військової служби після закінчення свого ресурсу та переданий місту. Встановлення літака на постаменті мало подвійне символічне значення: як визнання досягнень радянської авіації та як данина поваги людям, які працювали у галузі

авіабудування чи служили у військово-повітряних силах (рис. 2.9).



Рисунок 2.9 – Літак МІГ-19 в м. Кам'янське

Джерело: [39]

Ще один важливий об'єкт показу – Технічний музей. Це експозиція під відкритим небом, яка дозволила зберегти частину технологічного обладнання, що використовувалося у різні періоди виробництва (рис. 2.10).



Рисунок 2.10 – Експозиція технічного музею під відкритим небом

Джерело: [39]

Тут можна побачити старий заводський гудок, що збирав робітників на

зміну. Є обладнання, за допомогою якого плавили чавун, варили сталь, перетворювали величезні зливки на прокат. Вражають розміри рудногрейферного крана, який за один захват міг підняти й перенести 11-12 тон сировини. Цікавими також є об'єкти, пов'язані із розвитком транспортної мережі міста. Трамвай у місті Кам'янське має давню і цікаву історію, що почалася з 1935 року.. Це один із перших видів громадського транспорту, який з'явився в місті, і він відіграв значну роль у його розвитку.

Початок ХХ століття: У 1897 році місто отримало статус залізничного вузла, що стимулювало розвиток промисловості. Разом із цим з'явилася потреба в організації громадського транспорту для перевезення робітників металургійного заводу та інших підприємств. Перша трамвайна лінія з'єднувала новозбудований цементний завод, йшла через проспект Шевченка до металургійного заводу. Протягом ХХ століття мережу трамвайних маршрутів розширювали, охоплюючи нові райони міста. Трамвай залишався основним видом транспорту, особливо в період індустріалізації. Пам'ятник було встановлено у 1985 році біля трамвайного депо, як данину старенькому трудівнику. З початку 2000-х років трамвайна інфраструктура поступово зазнавала змін. Попри певний занепад у деяких районах, трамвай залишається важливим транспортом для міста (рис. 2.11).



Рисунок 2.11 – Пам'ятники транспортним об'єктам у м. Кам'янське

Джерело: [39]

Пам'ятник останньому паровозу металургійного комбінату встановлено біля Народного музею історії ДМК (нині – Каметсталь) в 1982 році. У середині ХХ століття паровози були основними робочими «конями» на підприємстві. Їхня роль була вирішальною в забезпеченні безперервного циклу виробництва. Паровози використовувалися для транспортування вагонів з вугіллям, рудою, шлаком та іншими матеріалами в межах промислових зон. З кінця 1950-х років на зміну паровозам прийшли тепловози й електровози, які були більш економічними й екологічними. Однак деякі паровози залишалися в експлуатації аж до 1970-х років.

Неможливо оминати увагою також Середньодніпровську гідроелектростанцію, яка, в умовах повномасштабного вторгнення РФ в Україну закрита для відвідування. Однак, даний об'єкт може бути надзвичайно цікавим в умовах повоєнного індустріального туризму. Середньодніпровська ГЕС, відома також як Кам'янська ГЕС, є однією з важливих гідроелектростанцій у каскаді Дніпра. Її будівництво стало частиною масштабного плану електрифікації України, започаткованого у ХХ столітті, що мало на меті забезпечити енергетичні потреби промисловості та населення. Середньодніпровська ГЕС була побудована у період з 1956 по 1964 роки. Проектування станції було обумовлено потребою в нарощуванні енергетичних потужностей регіону та створенні додаткових умов для судноплавства Дніпром. Гребля Середньодніпровської ГЕС є бетонною з інтегрованою будівлею ГЕС, що робить її важливим інженерним об'єктом. Поєднує функції генерації електроенергії, водного регулювання та забезпечення судноплавства.

Кам'янське водосховище утворене ГЕС для акумулювання води. Воно забезпечує регулювання рівня води в Дніпрі, покращує умови судноплавства й водопостачання. Станція забезпечує електроенергією промислові підприємства регіону, включаючи Дніпровський металургійний комбінат, виконує екологічну функцію, підтримуючи рівновагу водних ресурсів у басейні Дніпра, створює умови для судноплавства через шлюзи, що

обслуговують транспортний потік.

Сьогодні Кам'янське залишається значним промисловим центром, хоча в умовах сучасної економічної кризи деякі підприємства зіткнулися із зменшенням обсягів виробництва. Дніпровський металургійний комбінат продовжує працювати, але потребує модернізації для підвищення енергоефективності та екологічності виробництва.

У хімічній галузі, попри деякі труднощі, продовжують діяти підприємства, які експортують продукцію на міжнародні ринки. Разом із тим, питання екології стає дедалі актуальнішим для міста, адже промислові підприємства історично мали значний вплив на навколишнє середовище.

Кам'янське має всі передумови для розвитку індустріального туризму, що вже набирає популярності в Україні. Поєднання історичних об'єктів із діючими підприємствами створює унікальну атмосферу, яка приваблює туристів із різних куточків світу. Створення тематичних екскурсій, зокрема візитів на металургійний комбінат, хімічні заводи чи гідроенергетичні об'єкти, може стати новим джерелом доходів для міста. Водночас варто розвивати супутню інфраструктуру – музеї, інтерактивні виставки, спеціалізовані гіді, які зможуть пояснити технологічні процеси.

Кам'янське здатне стати прикладом трансформації індустріального минулого в сучасний туристичний продукт, який буде цікавий як для істориків і інженерів, так і для широкої аудиторії, що прагне побачити індустріальну велич України.

Висновки до розділу 2

1. Промислова спадщина Дніпропетровської області, зокрема Криворіжжя, має значний туристичний та історичний потенціал. На території регіону зосереджені унікальні об'єкти, визнані European Route of Industrial Heritage (ERIH), що дозволяє їм долучатися до міжнародної спільноти, підвищувати туристичну привабливість та зберігати індустріальну історію.

2. Об'єкти Кривого Рогу демонструють унікальні досягнення гірничо-металургійного комплексу України, зокрема масштабність, технологічний розвиток та екологічну модернізацію. Серед них – кар'єри та комбінати, які забезпечують значну частину видобутку залізної руди, а також музеї техніки, що зберігають історичну спадщину й популяризують технічні професії.

3. Туристична агенція «Скай Тур» (ФОП Міщук А.А.) має стабільну організаційну структуру з невеликою, але ефективною командою, що працює на конкурентному ринку туристичних послуг. Вона спеціалізується на організації міжнародних подорожей, турів вихідного дня, пляжного відпочинку та бізнес-поїздок. Агенція активно використовує сучасні інструменти онлайн-продажів та реклами, що позитивно впливає на залучення клієнтів.

4. Фінансові результати демонструють поступове відновлення після спаду 2022 року, викликаного війною в Україні. Основними джерелами доходу залишаються співпраця з міжнародними партнерами та внутрішній туризм, який має значний потенціал. Проведений ребрендинг позитивно вплинув на імідж компанії, а новий логотип забезпечує ефективну комунікацію з аудиторією. Клієнтська база формується за рахунок сімейних пар, корпоративних клієнтів та молоді, а соціальні мережі виступають основним каналом залучення нових споживачів.

5. Незважаючи на високий рівень задоволеності клієнтів, є потенціал для вдосконалення послуг, зокрема через розширення пропозицій індустріального туризму. Аналіз ринку свідчить про необхідність урізноманітнення програм, щоб включати об'єкти промислової спадщини Кам'янського, які наразі залишаються поза увагою туристичних операторів.

6. Місто Кам'янське має значний потенціал для розвитку індустріального туризму завдяки багатій промисловій історії та збереженим об'єктам спадщини. Діючі підприємства, зокрема Дніпровський металургійний комбінат, мають цінність як для огляду технологічних процесів, так і як приклади історичної інфраструктури. Організація

тематичних екскурсій на підприємства, інтерактивні виставки та спеціалізовані тури здатні привабити туристів. Поєднання промислових об'єктів із культурними пам'ятками створює унікальну туристичну пропозицію, цікаву для різних аудиторій. Кам'янське може стати прикладом трансформації індустріального минулого в економічно вигідний туристичний продукт, зміцнюючи свою позицію на мапі України як центру індустріального туризму.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОМИСЛОВОЇ СПАДЩИНИ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

3.1 Оцінка об'єктів промислової спадщини м. Кам'янське як перспективних туристичних ресурсів

Оцінка об'єктів промислової спадщини є важливим аспектом розвитку туризму, оскільки вона допомагає зрозуміти їх потенціал і роль у формуванні унікального туристичного продукту. Об'єкти промислової спадщини мають здатність розповідати історію технічного прогресу, соціальних змін і культурних особливостей певного регіону, створюючи особливу атмосферу для відвідувачів [40].

Оцінювання дає змогу виділити найцікавіші та найцінніші об'єкти, які можуть привабити туристів, водночас визначаючи ті, що потребують збереження, реставрації чи адаптації для кращої презентації. Це сприяє ефективному розподілу ресурсів, підвищенню економічного ефекту від туристичної діяльності та забезпечує стійкість розвитку туристичної індустрії.

Крім того, аналіз цінності об'єктів з різних перспектив – історичної, культурної, технологічної – допомагає створювати інноваційні формати екскурсій, залучати різні групи туристів, від ентузіастів індустріального туризму до звичайних мандрівників. Зрештою, оцінка є основою для інтеграції об'єктів у туристичні маршрути, формування бренду регіону та збереження спадщини для майбутніх поколінь.

Методологія оцінки об'єктів промислової спадщини як туристичних ресурсів полягає у застосуванні експертних опитувань. Для визначення туристичного потенціалу об'єктів промислової спадщини пропонується методологія, яка базується на оцінюванні за основними критеріями [41].

1. Історична цінність (Н). Включає значущість об'єкта в історії регіону чи галузі, його роль у розвитку промисловості та соціального середовища.

2. Архітектурна унікальність (А). Оцінюється зовнішній вигляд, архітектурна оригінальність, збереженість історичних будівель.

3. Технологічна спадщина (Т). Наявність і збереженість обладнання, технологічних процесів, які можна продемонструвати відвідувачам.

4. Доступність (D). Логістична зручність (транспорт, інфраструктура), стан об'єкта (готовність приймати туристів).

5. Атрактивність для відвідувачів (V). Потенціал залучення різних цільових груп (технічні спеціалісти, історики, загальні туристи).

6. Екологічна безпека (Е). Відповідність об'єкта нормам екологічної безпеки для відвідувачів.

7. Економічна доцільність (С). Прогнозований обсяг витрат на адаптацію об'єкта та його потенційний прибуток.

Застосування цих критеріїв у поєднанні з експертною оцінкою вагомості вищезазначених показників дасть змогу отримати інтегральний коефіцієнт, математичний вираз якого позначено у формулі 3.1:

$$I = ((wH \cdot H) + (wA \cdot A) + (wT \cdot T) + (wD \cdot D) + (wV \cdot V) + (wE \cdot E) + (wC \cdot C)) / \sum w$$

де:

H, A, T, D, V, E, C – оцінки за кожним критерієм (від 0 до 10);

wH, wA, wT, wD, wV, wE, wC – вагові коефіцієнти, що відображають важливість кожного критерію (наприклад, історична цінність може мати більше значення, ніж екологічна безпека).

Для оцінюваних туристичних об'єктів в результаті опитування експертів (n=5, зокрема два представники туристичного бізнесу, два викладачі університетів, один представник органів влади) було прийнято такі вагові коефіцієнти:

$$wH = 0.2; wA = 0.15; wT = 0.2; wD = 0.15w; wV = 0.2; wE = 0.05; wC = 0.05.$$

Приклад оцінювання наведено в табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Критеріальний підхід до оцінки об'єктів промислової спадщини Дніпропетровщини

Критерій	Опис	Оцінка (0–10)
Історична цінність (H)	Унікальність і вплив об'єкта на історію	0 – незначна, 10 – виняткова
Архітектурна унікальність (A)	Ступінь збереженості та архітектурного інтересу	0 – відсутня, 10 – унікальна
Технологічна спадщина (T)	Наявність технологічних елементів	0 – відсутня, 10 – повністю збережена
Доступність (D)	Інфраструктурна готовність	0 – недоступний, 10 – максимально зручний
Атрактивність (V)	Інтерес для різних категорій туристів	0 – низький, 10 – високий
Екологічна безпека (E)	Ризики для здоров'я та екології	0 – високі ризики, 10 – повна безпека
Економічна доцільність (C)	Рівень фінансової вигоди	0 – не вигідно, 10 – значний прибуток

Джерело: сформовано автором

Оцінку проводять експерти (історики, архітектори, туристичні менеджери). Об'єкти з оцінкою $I > 7$ вважаються перспективними для розвитку туризму. Цей підхід дозволяє проводити комплексну оцінку та визначати найбільш вигідні об'єкти для включення у туристичні маршрути. Окрім того, оцінка об'єктів промислової спадщини за запропонованою методологією суттєво спрощує подальшу заявку до членства в ERIH, оскільки максимально синхронізована із їх аплікаційною формою.

Згідно з представленою методологією, оцінено шість об'єктів промислової спадщини Кам'янського. Маємо відзначити, що у зв'язку із вимогами безпеки та в умовах воєнного часу, Середньодніпровська ГЕС не була включена для оцінки туристичного потенціалу промислових об'єктів. Для кожного об'єкта визначено рівень відповідності семи критеріям, після чого розраховано інтегральну оцінку (табл. 3.2).

Як зазначалось вище, перспективними з точки зору туризму

вважаються об'єкти, які мають інтегральну оцінку вище 7 балів. Народний музей історії ДМК (8,25) має найвищу оцінку. Він поєднує історичну, технологічну та культурну цінність. Висока атрактивність для відвідувачів, збереженість експонатів, доступність і можливість організації тематичних екскурсій роблять його найбільш перспективним для туристичного показу.

Таблиця 3.2 – Результати оцінювання об'єктів промислової спадщини в м. Кам'янське

Об'єкт	Н	А	Т	Д	В	Е	С	I
Будівля заводу управління металургійного комбінату	9	9	6	7	8	9	7	8,05
Пам'ятник МІГ-19	6	7	2	8	6	9	6	6,25
Пам'ятник трамваю	5	6	3	7	5	9	6	5,90
Пам'ятник останньому паровозу	6	7	4	7	6	9	6	6,40
Народний музей історії металургійного комбінату	9	8	7	8	9	9	8	8,25
Технічний музей під відкритим небом	8	7	9	8	9	8	7	8,10

Джерело: сформовано автором

Технічний музей ДМК під відкритим небом (8,10) теж має великий туристичний потенціал завдяки демонстрації технологічних процесів та обладнання. Унікальність об'єкта і його інтерактивний формат привертають увагу широкої аудиторії.

Будівля заводу управління (8,05) цінна завдяки архітектурній унікальності та історичному значенню. Особливо цікава для шанувальників архітектури та історії індустріалізації.

Пам'ятник останньому паровозу (6,40) відображає історичний розвиток транспорту на підприємстві. Має менший туристичний потенціал через обмежені можливості інтерактивної взаємодії, але цікавий для технічних ентузіастів. Також його зручне положення біля народного музею історії металургійного комбінату робить його перспективним для огляду об'єктом,

незважаючи на оцінку нижче, ніж 7 балів.

Пам'ятник МІГ-19 (6,25) – символ авіаційної спадщини з помірним туристичним потенціалом. Його історична цінність нижча через слабкий зв'язок із місцевою промисловістю.

Пам'ятник трамваю (5,90) – найменш перспективний об'єкт, оскільки має локальне значення та невелику технологічну цінність. До того ж, його розташування доволі незручне з точки зору перспективності показу, він знаходиться на відстані близько 6 км від інших пам'яток, які сконцентровані навколо площі металургійного комбінату.

Для розвитку туристичних маршрутів пріоритетними об'єктами є Народний музей історії (5), технічний музей під відкритим небом (4), будівля заводууправління (2) та пам'ятник останньому паровозу (6). Їхнє поєднання в тематичних екскурсіях дозволить створити привабливий продукт для різних груп туристів. Інші об'єкти можуть бути використані як додаткові елементи маршруту. Основні об'єкти показу в районі площі металургійного комбінату наведені на рис. 3.1.



Рисунок 3.1 – Основні об'єкти показу промислової спадщини*

* Червоним позначені основні об'єкти, блакитним – допоміжні, які були не включені в оцінку.

Як видно з рис. 3.1, у зв'язку із територіальною близькістю та певною історичною та промисловою цінністю до об'єктів показу доцільно включити також пам'ятник Ігнатію Ясюковичу – першому керівнику металургійного заводу (1), і пішохідний міст через заводську залізничну колію (3), де можна спостерігати за технологічним циклом транспортування сировини та продукції металургійного комбінату. Перед заводоуправлінням розбито мальовничий сквер та є декілька скульптур левів, що додає фотогенічності об'єкту.

3.2 Формування програми туру «Промислове серце України: Кам'янське-Кривий Ріг»

Створення індустриальних турів має кілька технологічних особливостей, які забезпечують їх успішність та привабливість для туристів. Такий формат потребує детального планування, адже він поєднує історичні, технічні та освітні аспекти [42].

Цільова аудиторія індустриальних турів досить широка. Це можуть бути туристи, які цікавляться промисловою історією, студентська молодь технічних спеціальностей, фахівці, які працюють у суміжних галузях, а також сім'ї, які прагнуть нестандартних вражень. Крім того, ці тури приваблюють шанувальників екстремального або незвичайного туризму, які хочуть побачити місця, де індустриальні масштаби вражають уяву.

При розробці програми важливо враховувати декілька факторів. Передусім, потрібно забезпечити доступність об'єктів для огляду. Це стосується як логістики пересування між пунктами маршруту, так і безпеки територій. Оскільки більшість об'єктів є діючими промисловими підприємствами або технічними музеями, важливо узгодити відвідування з адміністрацією для організації екскурсій з професійними гідом [43].

Комфорт гостей має залишатися пріоритетом. Для забезпечення цього варто передбачити транспорт, який буде достатньо містким, але маневровим

для перевезення групи. Оптимальним варіантом для вищезазначеної програми є туристичний автобус середньої місткості з кондиціонером і комфортними сидіннями. Такий транспорт дозволить без проблем долати великі відстані між Дніпром, Кам'янським і Кривим Рогом, а також забезпечить можливість зупинок на маршруті для огляду пам'яток.

Також необхідно враховувати фізичні особливості об'єктів. Деякі з них (кар'єри, музеї під відкритим небом) вимагають певної фізичної активності, як-от підйомів чи переходів по нерівній місцевості. Для цього важливо заздалегідь інформувати туристів про зручне взуття та одяг.

Безпека є ключовим елементом організації туру. Оптимальним рішенням стане страхування групи, яке охоплює як стандартні туристичні ризики (травми, медична допомога), так і специфіку індустріальних турів. Це може включати страхування на випадок нещасних випадків під час відвідування промислових зон або робітничих майданчиків [45]. Додатково варто забезпечити присутність медичного набору та інструктаж учасників перед входом на потенційно небезпечні об'єкти.

Індустріальні тури також вимагають детального супроводу інформацією. Кваліфіковані гіді мають не лише розповідати про технічні деталі, а й створювати емоційний контекст, пов'язуючи історію промислових об'єктів із життям міста та людей. Важливо інтегрувати елементи сучасних технологій, як-от використання аудіогідів або віртуальних демонстрацій, щоб залучити ширшу аудиторію [44].

Таким чином, успішний індустріальний тур є поєднанням ретельного планування, технічної точності та уваги до деталей, що забезпечує безпеку і комфорт учасників, при цьому даруючи їм унікальний досвід. Пропонуємо програму дводенного туру вихідного дня «Промислове серце України: Кам'янське-Кривий Ріг». По всьому маршруту групу супроводжує професійний сертифікований гід, вхід в музеї входить до вартості туру. Екскурсії в музеях проводять місцеві гіді.

День перший

Опціонально в залежності від потреб учасників: 08:00–08:30 – збір групи у Дніпрі. Місце збору – Слов’янський ринок. Трансфер в Кам’янське.

Кам’янське

09:30 – збір групи в Кам’янському. Місце збору: пам’ятник Ігнатію Ясюковичу. Огляд пам’ятника та сквера перед заводоуправлінням. Час для фото.

10:00–10:30 – екскурсія заводоуправлінням. Огляд першого поверху історичної будівлі.

Перехід до пішохідного моста через заводську залізничну колію.

10:40–11:15 – огляд панорами заводу. Екскурсія технічним музеєм під відкритим небом.

11:20–12:00 – екскурсія до Народного музею історії металургійного заводу.

12:05–12.30 – перехід до пам’ятника останньому паровозу заводу. Час для фото.

12:40–13:20 – обід у ресторані «Старе місто» (Кам’янське).

Меню: салати, борщ, котлета по-київськи, гарнір, компот.

13:30–15:30 – трансфер Кам’янське–Кривий Ріг.

Кривий Ріг

15:30–16:00 – прибуття до Кривого Рогу.

Перехід до пам’ятника козаку Рогу – символу міста.

Відвідування квіткового годинника – найбільшого в Європі.

16:30–17:00 – заселення у готель «Дружба» ***.

Пропонуються двомісні номери категорії «Стандарт». За потреби можливе розміщення дитини віком від 6 до 16 років на додатковому місці із доплатою 50% вартості добового розміщення. Діти до шести років без заняття окремого спального місця проживають безкоштовно. Всі номери обладнані кондиціонером, Wi-Fi, телебаченням. Сніданок включений.

17:30–18:30 – трансфер до залізничного кар’єру ПАТ «Південний

ГЗК». Відвідування залізорудного кар'єру.

18:30–19:30 – екскурсія до геологічного скансену та музею підприємства ПАТ «Південний ГЗК».

20:00 – повернення до готелю, вечеря у ресторані «Кардинал».

Меню: салати, стейк, десерт, чай/кава.

День другий

07:30–08:30 – сніданок у готелі. Виселення.

09:00–10:00 – трансфер до цеху сувенірної продукції з криворізького каміння. Екскурсія та придбання сувенірів.

10:30–11:30 – відвідування музею ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг».

12:00–13:00 — огляд скансену гірничої техніки.

13:00–14:00 — обід у ресторані «Гірничий двір».

Меню: грибний суп, шніцель, гарнір, узвар.

14:30–15:30 – трансфер та огляд Ганнівського кар'єру ПАТ «Північний ГЗК».

15:30–16:00 – озеро шахтних вод «Червоне».

16:30–17:00 – відвідування вхідного порталу Саксаганського підземного тунелю.

17:30 – завершення туру. Трансфер до Кам'янського та Дніпра (опціонально).

Отже, індустріальні тури мають свої унікальні переваги та недоліки, які визначають їхню популярність серед певних груп туристів та створюють специфічні виклики для організаторів.

Однією з ключових переваг є їхня унікальність і можливість відвідати місця, які не є частиною звичайних туристичних маршрутів. Промислові об'єкти, такі як заводи, кар'єри або технічні музеї, мають величезний культурний і історичний потенціал [46]. Вони дозволяють зануритися у реальність індустріальної спадщини, яка є основою багатьох регіонів, а також побачити масштаб виробництва, що зазвичай залишається "за лаштунками"

для пересічної людини.

Технічна складова екскурсій є ще однією сильною стороною. Відвідувачі можуть дізнатися про технологічні процеси, які формують сучасну економіку. Це особливо цікаво для студентів, інженерів і тих, хто захоплюється технікою [47]. Уявіть враження туристів, які вперше побачили гігантські залізородні кар'єри або потужні агрегати металургійного заводу. Ці тури здатні створювати незабутній досвід, особливо якщо до програми входить практичне ознайомлення, наприклад, спроби роботи з обладнанням або виробництво сувенірів.

Промислові тури також сприяють розвитку регіонів, які зазвичай не входять до основних туристичних напрямків. Такі тури допомагають популяризувати маловідомі міста, привертаючи увагу до їхньої історії, культури та економічного значення [48]. Вони стимулюють місцеву економіку через використання послуг транспорту, закладів харчування, готелів, а також продаж сувенірів.

Проте індустріальні тури мають і певні недоліки. Найочевиднішою проблемою є обмеження доступу до багатьох промислових об'єктів через питання безпеки або комерційну таємницю. Чимало заводів і підприємств не готові пускати туристів у виробничі зони через ризики травмування або негативного впливу на процеси. Навіть якщо доступ дозволено, індустріальні зони часто потребують суворого дотримання правил техніки безпеки, що може ускладнити організацію туру.

Ще однією проблемою є екологічний аспект. Промислові об'єкти нерідко асоціюються із забрудненням довкілля, що може викликати негативне ставлення з боку частини туристів [49]. Окрім цього, перебування на таких територіях може бути фізично дискомфортним через шум, пил чи запахи. Такі умови вимагають ретельної підготовки, включно з інформуванням туристів про необхідність спеціального одягу чи засобів захисту.

Складнощі також виникають із забезпеченням логістики. Промислові

об'єкти часто розташовані на околицях міст або в малодоступних місцях, що потребує організації зручного транспорту. Великі відстані між об'єктами можуть стомлювати учасників, знижуючи загальне враження від туру.

Важливим психологічним аспектом є вузькість аудиторії таких турів. Вони менш привабливі для масового туриста, оскільки значна частина людей обирає відпочинок, пов'язаний із природою, розвагами або культурними пам'ятками. Індустріальні тури більш привабливі для людей із конкретними інтересами, і це обмежує їхній ринковий потенціал [50].

Таким чином, індустріальні тури поєднують значний потенціал для створення унікального досвіду з певними організаційними та екологічними викликами, які потрібно враховувати, щоб зробити їх успішними.

3.3 Економічне обґрунтування програми запропонованого туру

Економічне обґрунтування турів є комплексним процесом, що вимагає врахування безлічі змінних. Воно базується на взаємозв'язку між витратами, ціноутворенням, попитом та прибутковістю. Технологічні особливості цього процесу пов'язані із поетапною розробкою, розрахунками витрат та плануванням фінансових результатів, що враховують специфіку туризму.

Перш за все, створення економічного обґрунтування починається з формування основної концепції туру. На цьому етапі визначаються маршрут, тривалість, кількість учасників і програма, що формує майбутню структуру витрат. Збираються дані про всі необхідні послуги: транспорт, проживання, харчування, вхідні квитки, страхування та гідів. Особливу увагу приділяють аналізу цін на кожному етапі, а також вивченню ринку постачальників послуг, щоб забезпечити оптимальне співвідношення ціни і якості [51].

Далі проводиться детальний аналіз ринку туристичних послуг. Це включає оцінку попиту на обраний тур, вивчення конкурентів і їхніх цінових пропозицій. Такий аналіз дозволяє визначити потенційну аудиторію та встановити конкурентоспроможну ціну туру. Важливо також врахувати

сезонність, яка значно впливає на вартість окремих елементів туру, наприклад, на транспорт або проживання.

Розрахунок собівартості є ключовим етапом. Усі прямі витрати (транспорт, розміщення, харчування, квитки) обчислюються на основі попередніх домовленостей з постачальниками. Додаються непрямі витрати, які включають оплату праці співробітників агенції, маркетингові витрати та адміністративні витрати. Окремо враховуються резерви на непередбачувані витрати, щоб забезпечити фінансову стабільність проєкту.

Ціноутворення відбувається з урахуванням як витрат, так і бажаної норми прибутку. У цьому процесі важливо знайти баланс між рентабельністю та привабливістю для клієнтів. Після визначення базової ціни аналізуються потенційні знижки, акції чи надбавки, що можуть бути застосовані для певних сегментів ринку або в залежності від обставин (наприклад, раннього бронювання) [52].

Розрахунок точки беззбитковості дозволяє визначити мінімальну кількість учасників, необхідну для покриття витрат. Це важливо для зниження ризиків фінансових втрат. Технологічно цей етап передбачає застосування формули, що базується на розподілі постійних і змінних витрат.

Планування прибутковості включає обчислення маржинального прибутку, рентабельності та чистого прибутку. Тут використовуються економічні показники, які допомагають оцінити ефективність туру з погляду його фінансової доцільності. На цьому етапі аналізуються сценарії змін попиту чи витрат, щоб оцінити, як вони впливають на фінансовий результат.

Нарешті, враховуються стратегічні аспекти, зокрема, репутаційний ефект, який може бути важливішим за прибуток у короткостроковій перспективі. Наприклад, апробація нового туру може бути економічно не вигідною, але забезпечити лояльність клієнтів і довгостроковий попит. Всі ці аспекти враховуються у фінальній презентації обґрунтування, яка є ключовим документом для запуску туру [52].

Розрахуємо витрати на організацію запропонованого туру.

Постійні витрати (фіксовані, незалежно від кількості туристів):

– оренда автобуса на два дні (50 місць): 20 000 грн (з розрахунку 33,3 грн/км при маршруті ~600 км із Дніпра через Кам'янське до Кривого Рогу, плюс трансфери між об'єктами і повернення).

– робота гіда: 5 000 грн за два дні.

– страхування учасників: 50 грн на туриста, передбачається 40 осіб, разом 2 000 грн.

– організаційні витрати: 3 000 грн (друк матеріалів, комунікація, бронювання).

Змінні витрати (залежать від кількості туристів):

– розміщення в готелі «Дружба» (доба): 1 000 грн/особу за двомісний номер зі сніданком. Для 40 туристів – 20 000 грн.

– харчування.

День перший: Обід: 200 грн/особу \times 40 = 8 000 грн. Вечеря: 300 грн/особу \times 40 = 12 000 грн.

День другий: Сніданок включений. Обід: 250 грн/особу \times 40 = 10 000 грн.

– вхідні квитки в музеї та об'єкти: ~200 грн/особу \times 40 = 8 000 грн.

Загальні витрати туру:

Постійні витрати складуть 28 000 грн, а змінні витрати на групу з 40 осіб складуть 58 000 грн. Загальна сума витрат: 86 000 грн.

Для визначення вартості туру на особу враховуємо бажаний прибуток агенції. Бажаний прибуток на групу (15% від витрат):

$86\,000 \text{ грн} \times 0,15 = 12\,900 \text{ грн}$.

Загальна вартість туру: $86\,000 \text{ грн} + 12\,900 \text{ грн} = 98\,900 \text{ грн}$.

Ціна туру на одного учасника: $98\,900 \text{ грн} \div 40 = 2\,472 \text{ грн/особу}$, рекомендується округлення до 2 500 грн/особу.

Визначимо точку беззбитковості:

Витрати (86 000 грн) \div ціна за одного (2 500 грн) = 34,4 туриста.

Отже, для покриття витрат потрібно 35 осіб.

Маржинальний прибуток (прибуток від кожного туриста)

розраховується як різниця ціни туру і змінних витрат на одного:

$$2\,500 \text{ грн} - (58\,000 \text{ грн} \div 40 \text{ осіб}) = 2\,500 \text{ грн} - 1\,450 \text{ грн} = 1\,050 \text{ грн/особу.}$$

Чистий прибуток – (Прибуток на одного) \times (Кількість туристів – точка безбитковості):

$$1\,050 \text{ грн} \times (40 - 35) = 5\,250 \text{ грн за групу.}$$

Рентабельність туру:

$$\text{Чистий прибуток} \div \text{витрати: } 5\,250 \text{ грн} \div 86\,000 \text{ грн} \times 100\% = 6,1\%.$$

Ціна туру 2 500 грн на особу дозволяє забезпечити прибутковість при групі від 35 осіб і створити умови для комфортної подорожі. Рентабельність туру є невисокою через значну кількість обов'язкових витрат, але вона відповідає характеру таких програм, орієнтованих на унікальний досвід.

Розрахуємо витрати на апробацію туру і планову реалізацію. Планова кількість реалізації туру залежить від цільової аудиторії, попиту та логістичних можливостей. З огляду на запропоновану програму, цільова аудиторія: освітні групи (школи, університети, технічні коледжі); колективи підприємств, зацікавлені в індустріальній тематиці; ВПО; інші туристи, зацікавлені в тематиці промислової спадщини.

Припустимо, що тур може проводитися раз на місяць з квітня до жовтня (7 місяців). У кожному турі середня група становить 40 осіб. Тож, планована кількість реалізацій за рік становить 7 турів із загальним обсягом 280 туристів.

Апробація туру включає організацію пробного заходу, щоб перевірити його логістику, оцінити витрати, комфортність маршруту та отримати відгуки від учасників. Основні статті витрат на апробацію:

Транспортні витрати:

Маршрут пробного туру передбачає ті ж 700 км, що й основна програма. Оренда автобуса на 50 місць — 20 000 грн. Для апробації потрібен досвідчений гід для супроводу, який отримує стандартну оплату — 5 000 грн за два дні.

Для апробації можна залучити групу з 20 учасників (замість 40) для

зменшення витрат:

- 1) проживання (1 000 грн/особу): $1\,000 \times 20 = 20\,000$ грн;
- 2) харчування (750 грн/особу за два дні): $750 \times 20 = 15\,000$ грн;
- 3) вхідні квитки: $200 \text{ грн} \times 20 \text{ осіб} = 4\,000$ грн;
- 4) маркетинг, підготовка друкованих матеріалів, страхування учасників: 3 000 грн;
- 5) можливі непередбачувані витрати: 5 000 грн.

Загальні витрати на апробацію:

$20\,000$ грн (транспорт) + $5\,000$ грн (гід) + $20\,000$ грн (проживання) + $15\,000$ грн (харчування) + $4\,000$ грн (квитки) + $3\,000$ грн (організація) + $5\,000$ грн (непередбачені витрати) = $72\,000$ грн.

Апробація туру обійдеться туристичній агенції приблизно у $72\,000$ грн. Її результатом має стати адаптована програма, скориговані витрати та відгуки учасників для оптимізації туру. Планова кількість реалізації (7 турів на рік) дозволить агентству ефективно покривати витрати на апробацію протягом одного сезону за рахунок регулярної реалізації туру.

Висновки до розділу 3

В результаті вирішення завдань, поставлених у даному розділі, автором зроблені наступні висновки та узагальнені практичні рекомендації.

1. Оцінка об'єктів промислової спадщини Кам'янського демонструє значний потенціал для розвитку туризму, що базується на інтеграції історичної, архітектурної та технологічної цінності. Найперспективнішими є Народний музей історії металургійного комбінату, технічний музей під відкритим небом та будівля заводууправління, які мають високі оцінки завдяки унікальності, збереженості та доступності. Їх об'єднання в туристичні маршрути створює привабливий продукт для різних категорій відвідувачів, сприяючи популяризації промислової спадщини й підвищенню економічної ефективності. Інші об'єкти, хоча й менш перспективні, можуть

стати додатковими елементами маршрутів, розширюючи їх тематичний спектр.

2. Згідно із запропонованою методикою оцінювання привабливості промислової спадщини як туристичного ресурсу, для розвитку туристичних маршрутів пріоритетними об'єктами є Народний музей історії (5), технічний музей під відкритим небом (4), будівля заводууправління (2) та пам'ятник останньому паровозу (6). Їхнє поєднання в тематичних екскурсіях дозволить створити привабливий продукт для різних груп туристів. Інші об'єкти можуть бути використані як додаткові елементи маршруту.

3. Створення програми дводенного індустріального туру «Промислове серце України: Кам'янське-Кривий Ріг» потребує комплексного підходу, який поєднує логістичні, технічні, освітні й емоційні аспекти. Такий тур орієнтований на широку цільову аудиторію: від любителів історії та технологій до студентів технічних спеціальностей та шукачів екстремальних вражень. Основою успішності туру є ретельне планування маршрутів із урахуванням доступності та безпеки об'єктів. Оскільки більшість із них є діючими промисловими підприємствами, організація відвідувань вимагає узгодження з адміністраціями, залучення кваліфікованих гідів і дотримання техніки безпеки. При цьому особлива увага приділяється забезпеченню комфорту туристів: від вибору відповідного транспорту до адаптації об'єктів для різних фізичних можливостей учасників.

4. Водночас тур стикається з певними викликами. Обмеження доступу до окремих об'єктів через ризики безпеки, екологічні проблеми та специфічність аудиторії звужують його ринковий потенціал. Проте унікальність формату та акцент на локальній спадщині дозволяють популяризувати промислові регіони та сприяти їхньому економічному розвитку.

5. Розраховано вартість туру та чистий прибуток при плановій чисельності групи 40 осіб. Ціна туру 2 500 грн на особу дозволяє забезпечити прибутковість при групі від 35 осіб і створити умови для комфортної

подорожі. Рентабельність туру (6,1%) є невисокою через значну кількість обов'язкових витрат, але вона відповідає характеру таких програм, орієнтованих на унікальний досвід. Тур може проводитися раз на місяць з квітня до жовтня (7 місяців). У кожному турі середня група становить 40 осіб. Тож, планована кількість реалізацій за рік становить 7 турів із загальним обсягом 280 туристів.

6. Апробація туру обійдеться туристичній агенції приблизно у 72 000 грн. Її результатом має стати адаптована програма, скориговані витрати та відгуки учасників для оптимізації туру. Планова кількість реалізації (7 турів на рік) дозволить агентству ефективно покривати витрати на апробацію протягом одного сезону за рахунок регулярної реалізації туру. Загалом, індустріальний тур такого типу є не лише засобом залучення туристів, а й інструментом популяризації регіональної історії та культури, що потребує інтегрованого підходу до організації для досягнення успіху.

ВИСНОВКИ

На основі досліджень, виконаних у кваліфікаційній роботі і спрямованих на виявлення шляхів популяризації промислової спадщини як туристичного ресурсу на прикладі Дніпропетровської області, можемо зробити наступні висновки.

1. Дослідження показують дисбаланс у розподілі історичних ареалів та індустриальних об'єктів між регіонами України. Західні області зосереджують більшу кількість історичних пам'яток, тоді як центральні та східні мають перевагу в індустриальних об'єктах, що дозволяє формувати специфічні туристичні пропозиції для різних аудиторій. Промислова спадщина в Україні потребує більшої уваги та популяризації. Недостатня представленість об'єктів у переліках міжнародного значення, таких як ЮНЕСКО чи ЕРІН, вимагає додаткових зусиль у напрямку збереження, розвитку та інтеграції цих ресурсів до глобальних туристичних маршрутів.

2. Промислова спадщина України, особливо в межах Дніпропетровської області, має вагомий історичний, туристичний і культурний потенціал. Значна концентрація індустриальних об'єктів, зокрема у Кривому Розі, підтверджує важливість регіону як центру промислового туризму, що здатний інтегруватися у міжнародні маршрути завдяки належності деяких об'єктів до ЕРІН. Розвиток індустриального туризму може суттєво підвищити туристичну привабливість області та підтримати збереження спадщини.

3. Кам'янське, маючи багату промислову історію, володіє значним потенціалом для розвитку туризму. Поєднання діючих підприємств із культурними та історичними пам'ятками сприяє створенню унікальних туристичних маршрутів. Це може стати основою для його позиціонування як центру індустриального туризму на національному рівні.

4. Аналіз туристичних тенденцій показує зростання інтересу до індустриального туризму, але наголошує на потребі вдосконалення

пропозицій. Залучення нових об'єктів, таких як промислова спадщина Кам'янського, та урізноманітнення програм сприятиме розширенню цільової аудиторії. Туристичні компанії, такі як «Скай Тур», демонструють стабільність і готовність адаптуватися до викликів. Вони відіграють важливу роль у популяризації індустріального туризму через використання сучасних технологій і формування нових програм, які відповідають інтересам клієнтів.

5. Запропонована методика оцінювання привабливості промислової спадщини як туристичного ресурсу на основі врахування семи критеріїв: історична цінність, архітектурна унікальність, технологічна спадщина, доступність, атрактивність, екологічна безпека, економічна доцільність. Оцінка об'єктів промислової спадщини за запропонованою методикою суттєво спрощує подальшу заявку до членства в ERIH, оскільки максимально синхронізована із їх аплікаційною формою.

6. В Кам'янському, згідно із оцінкою, для розвитку туристичних маршрутів пріоритетними об'єктами є Народний музей історії, технічний музей під відкритим небом, будівля заводууправління та пам'ятник останньому паровозу. Їхнє поєднання в тематичних екскурсіях дозволить створити привабливий продукт для різних груп туристів. Інші об'єкти можуть бути використані як додаткові елементи маршруту.

7. Розраховано вартість туру та чистий прибуток при плановій чисельності групи 40 осіб. Ціна туру 2 500 грн на особу дозволяє забезпечити прибутковість при групі від 35 осіб і створити умови для комфортної подорожі. Рентабельність туру (6,1%) є невисокою через значну кількість обов'язкових витрат, але вона відповідає характеру таких програм, орієнтованих на унікальний досвід. Тур може проводитися раз на місяць з квітня до жовтня (7 місяців). У кожному турі середня група становить 40 осіб. Тож, планована кількість реалізацій за рік становить 7 турів із загальним обсягом 280 туристів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кириченко О. Характерні особливості розвитку міжнародного туризму. *Економіка та суспільство*. 2022. № 40. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-40-56>
2. Пацюк В., Казаков В. Індустріальний туризм як ефективний напрям регенерації міст (аналіз досвіду Кривого Рогу). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, серія «Геологія. Географія. Екологія»*. 2023. № 58. С. 188-201.
3. Szromek A., Krzysztof H. Business creation in post-industrial tourism objects: Case of the industrial monuments route. *Sustainability*. 2019. <https://doi.org/10.3390/su11051451>
4. The International Committee For The Conservation Of The Industrial Heritage (TICCIH). Official website. URL: <https://ticcih.org/about/>
5. Falser M. Industrial Heritage Analysis. UNESCO World Heritage Centre, 2001. URL: <https://whc.unesco.org/archive/ind-study01.pdf>
6. International council of monuments and sites (ICOMOS). Official website. URL: <https://www.icomos.org/en/about-icomos/mission-and-vision/mission-and-vision>
7. European Route of Industrial Heritage (ERIH). Official website. URL: <https://www.erih.net>
8. OECD Tourism Trends and Policies. OECD Publishing, Paris, 2020. <https://doi.org/10.1787/6b47b985-en>.
9. World Tourism Organization. Inclusive Recovery Guide – Sociocultural Impacts of Covid-19. 2021. Issue 2. UNWTO, Madrid. <https://doi.org/10.18111/9789284422579>.
10. Бессонова А.В., Безугла Л.С., Белобородова М.В. Міжнародний досвід ревіталізації промислових об'єктів: можливості для України. *Development Service Industry Management*. 2024. №2. С. 49–55. [https://doi.org/10.31891/dsim-2024-6\(8\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2024-6(8))

11. Visit Portugal. Industrial Tourism in São João da Madeira. URL: <https://www.visitportugal.com/en/content/industrial-tourism-sao-joao-da-madeira>
12. Abdurahiman S., Kasthurba A.K., Nuzhat A. Assessing the socio-cultural impact of urban revitalisation using Relative Positive Impact Index (RPII). *Built Heritage*. 2024. Vol. 8. No. 8. DOI: <https://doi.org/10.1186/s43238-024-00118-3>
13. UN General Assembly. A/RES/70/1 - Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. URL: <https://sdgs.un.org/2030agenda>
14. UNESCO. World Heritage List. URL: <https://whc.unesco.org/en/list/?search=industrial+heritage&order=country>
15. Білошицька Н.І., Татарченко Г.О., Білошицький М.В., Матляк Д.М. Ревіталізація промислових об'єктів: історія, основні принципи та прийоми. *Просторовий розвиток*. 2023. Вип. 1 (4). С. 76-94. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2023.4.76-94>
16. Мерилова І., Невгомонний Г., Речиць О. Парадигма розвитку депресивних промислових територій в умовах постіндустріальної економіки. *Містобудування та територіальне планування*. 2020. № 74. С. 214–231. <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2020.74.214-231>
17. Сич О.А. Ревіталізація як складова стратегії розвитку міста. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна*. 2020. Вип. 99. С. 66-73. <https://doi.org/10.26565/2311-2379-2020-99-07>
18. Макарчук І.М., Колодич Ю.М., Шевчук К.В. Редевелопмент промислових територій як спосіб створення нових засобів туристичної зацікавленості. *Економічний вісник університету*. Вип. 50. С. 7-12. <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2021-50-07-%D0%A5%D0%A5>
19. Безугла Л. С., Трегуб Ю. Є., Белобородова М. В. Критерії вибору об'єктів для задач туристичної ревіталізації застарілої промислової спадщини. *Acta Academiae Beregsasiensis: Geographica et Recreatio*. 2024. № 4. С. 5-12.

20. INTERREG II C - Cooperation in spatial planning. Official website. URL: <https://cordis.europa.eu/article/id/8054-interreg-ii-c-cooperation-in-spatial-planning>

21. Yan M., Li Q., Zhang J. Rethinking Industrial Heritage Tourism Resources in the EU: A Spatial Perspective. *Land*. 2023. № 12(8), 1510. <https://doi.org/10.3390/land12081510>

22. ERIH Industrial Heritage Barometer. 2022-2023. Survey of European industrial heritage sites. URL: <https://www.erih.net/projects/erih-industrial-heritage-barometer>

23. Колесниченко М. Чи може Київ повернути Дніпро? Розповідаємо на прикладі Гамбургу та Нью-Йорка про те, як промзони і занедбані прибережні території перетворюють на громадські місця. URL: <http://surl.li/hpnzpt>

24. Musei Capitolini Centrale Montemartini. Official website. URL: <https://www.centralemontemartini.org/>

25. Галерея «Тейт Модерн» стала найпопулярнішою пам'яткою в Британії. URL: <https://www.unian.ua/tourism/news/10494162-galereya-teyt-modern-stala-naypopulyarnishoyu-pam-yatkoju-v-britaniji.html>

26. Музей «Колочавська вузькоколіяка». URL: <https://www.karpaty.info/ua/uk/zk/kh/kolochava/museums/vuzkokolejka/>

27. Музей нафтової і газової промисловості України. URL: <https://esu.com.ua/article-70362>

28. Національний музей космонавтики імені С.П. Корольова. Офіційний веб-сайт. URL: <https://cosmosmuseum.info/>

29. Соляні шахти, агломерація Соледар-Бахмут. URL: <http://surl.li/apywit>

30. Міністерство культури та стратегічних комунікацій України. Історичні населені місця України. URL: https://mcsc.gov.ua/wp-content/uploads/2024/05/tablyczya_iaop_stanom-na-01.05.2024.pdf

31. Загальний вид Інгулецького кар'єру. URL: <http://surl.li/punnvq>

32. Музей гірничої техніки під відкритим небом. URL: <http://surl.li/hsdeew>
33. Музей коксохімічного заводу, м. Кривий Ріг. URL: <https://ukraine.arcelormittal.com/people-and-careers/site-tours>
34. Макет кар'єру ПівдГЗК та гірничої техніки. URL: <http://surl.li/dgpyje>
35. ФОП Міщук Антон Анатолійович. Досьє YouControl. URL: https://youcontrol.com.ua/catalog/fop_details/69029819/
36. Офіційна сторінка ТА «Скай Тур» в Facebook. URL: https://www.facebook.com/sky.tour.dndz/?locale=ru_RU
37. Клуб активного та екологічного туризму «Добре поїхали». Офіційний веб-сайт. URL: <https://dobre.club/>
38. Туроператор «Відвідай». Тур «Дніпро: від козаків до металургів». URL: <https://vidviday.ua/tur-v-dnipro>
39. Visit Ukraine. «Дніпро індустриальний»: пішохідна екскурсія. URL: <http://surl.li/sovuwv>
39. Портал «Дніпро Культура». Кам'янське. URL: https://www.dnipro.lib.dp.ua/index.php?route=information/project&prj_id=633
40. Трегуб М., Трегуб Ю., Белобородова М., Макурін А. Концептуальні передумови та принципи зміни цільового призначення земель промисловості територіальних громад. *Просторовий розвиток*. 2024. № (7). С. 433–444. <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.7.433-444>
41. Bieloborodova M. Approaches to assessing the tourist and recreational attractiveness of a territory on the example of the Dnipropetrovsk area. *Науковий журнал «Економіка і регіон»*. 2023. №3(90). С.6-14. [https://doi.org/https://doi.org/10.26906/EiR.2023.3\(90\).3021](https://doi.org/https://doi.org/10.26906/EiR.2023.3(90).3021)
42. «Урбаністика та індустриальний туризм». Методичні рекомендації на допомогу клубним працівникам, представникам туристичного бізнесу та суміжних сфер діяльності. «ДОНМЦК»; Краматорськ, 2020. 32с. URL: <http://surl.li/cnnads>

43. Бондаренко Л. А., Стахорська О. О. Особливості проектування туристичного продукту туроператором. *Журнал з менеджменту, економіки та технологій*. № 2. Харків: ДБТУ, 2024. С. 3-12. <https://doi.org/10.69803/2312-3427-2024-2-3>

44. Серета Н. Маркетинг і брендинг у туризмі: стратегії просування та конкурентоспроможність туристичних напрямків. *Економіка та суспільство*. 2023. №57. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-57-100>

45. Бессонова А.В., Белобородова М.В., Захарова С. Г. Сучасні тенденції розвитку туристичних підприємств в сфері соціально-етичної відповідальності. *Development Service Industry Management*. 2024. № 4. С. 19-26. [https://doi.org/10.31891/dsim-2024-8\(3\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2024-8(3))

46. Bieloborodova M., Bessonova S. External environment transformation of Ukraine's tourist enterprises during the crisis. *European Journal of Management Issues*. 2020. №28(3). P.72–80. URL: <https://mi-dnu.dp.ua/index.php/MI/article/view/271>

47. Касенкова К. Промисловий туризм як перспективний вектор розвитку туристичних дестинацій для індустріальних регіонів. *Економіка та суспільство*. 2021. №27. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-27-25>

48. Головчук Ю. О., Никига С.В., Запісоцький А. І. Інноваційні засади розвитку промислового туризму. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2023. № 39 С. 67-71. <https://doi.org/10.32782/easterneurope.39-11>

49. Белобородова М.В. Управління туристично-рекреаційними системами: європейський досвід цифровізації. Реалізація європейського вектору розвитку економіки держави шляхом цифровізації : колективна монографія / За ред. А.В. Череп, І.М. Дашко, Ю.О. Огренич, О.Г. Череп, В.М. Гельман. Запоріжжя : видавець ФОП Мокшанов В.В., 2024. С. 11-49.

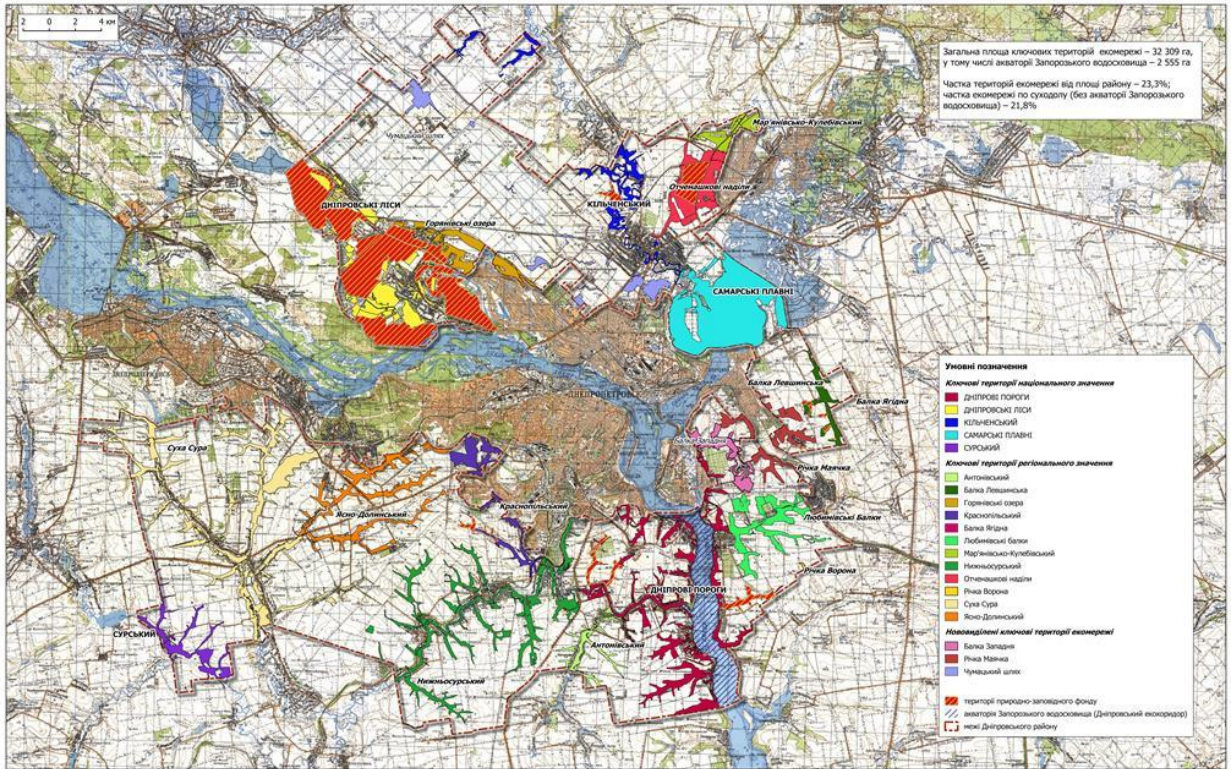
50. Белобородова М.В. Розвиток туристично-рекреаційних систем Дніпропетровської області. Вектори розвитку туристично-рекреаційних систем Дніпропетровської області / М.В. Белобородова, Л.С. Безугла, А.В.

Бессонова, Л.А. Бондаренко, Т.В. Герасименко ; М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». Дніпро: Журфонд, 2024. С. 8-45.

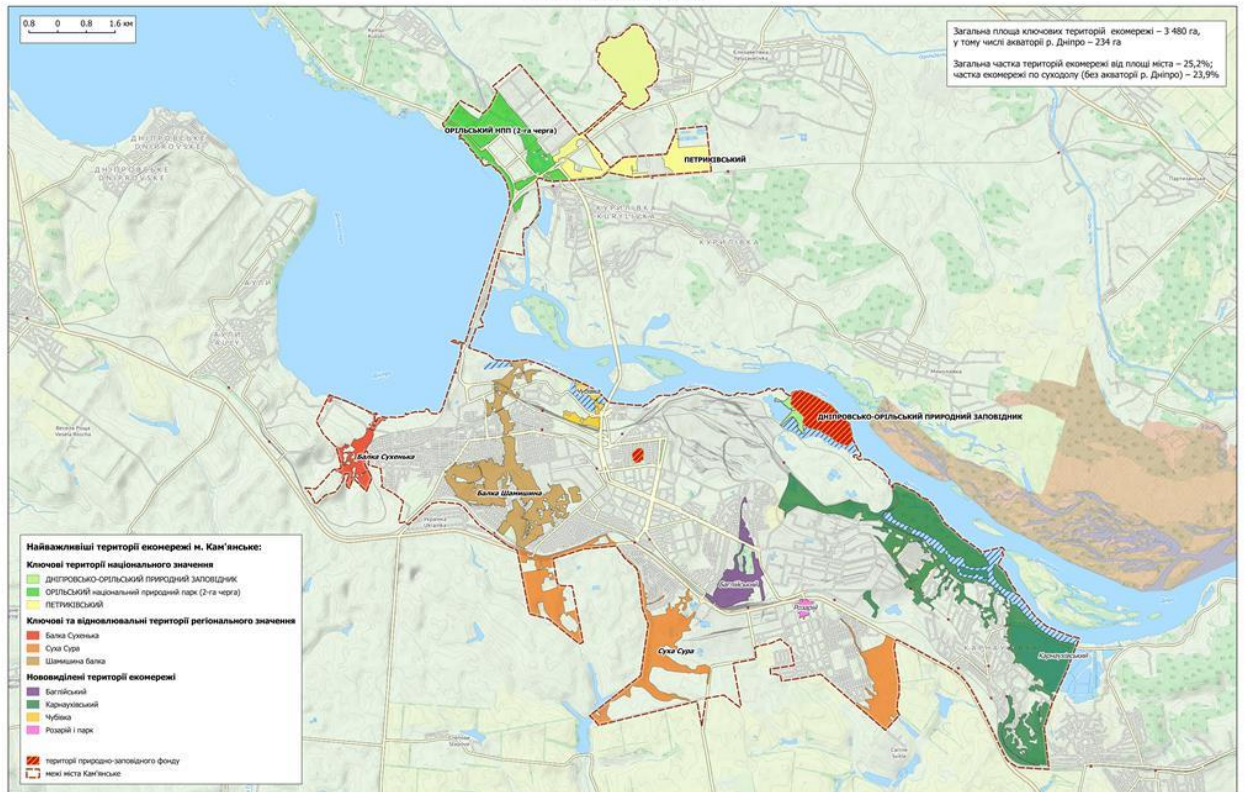
51. Безугла Л. С., Онищенко А. І., Шадріна Д. В. Формування маркетингової діяльності на ринку туристичних послуг. *Ефективна економіка*. 2020. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7600>

52. Безугла Л.С. Особливості маркетингової діяльності у сфері туристичних послуг. Існуюча практика та новітні тенденції в управлінні суб'єктами господарювання різних організаційно-правових форм : колективна монографія / за ред. Л.М. Савчук, Л.М. Бандоріної. Дніпро : Пороги. 2020. С. 515-523.

Ключові території регіональної екомережі Дніпропетровської області.
ДНІПРОВСЬКИЙ РАЙОН

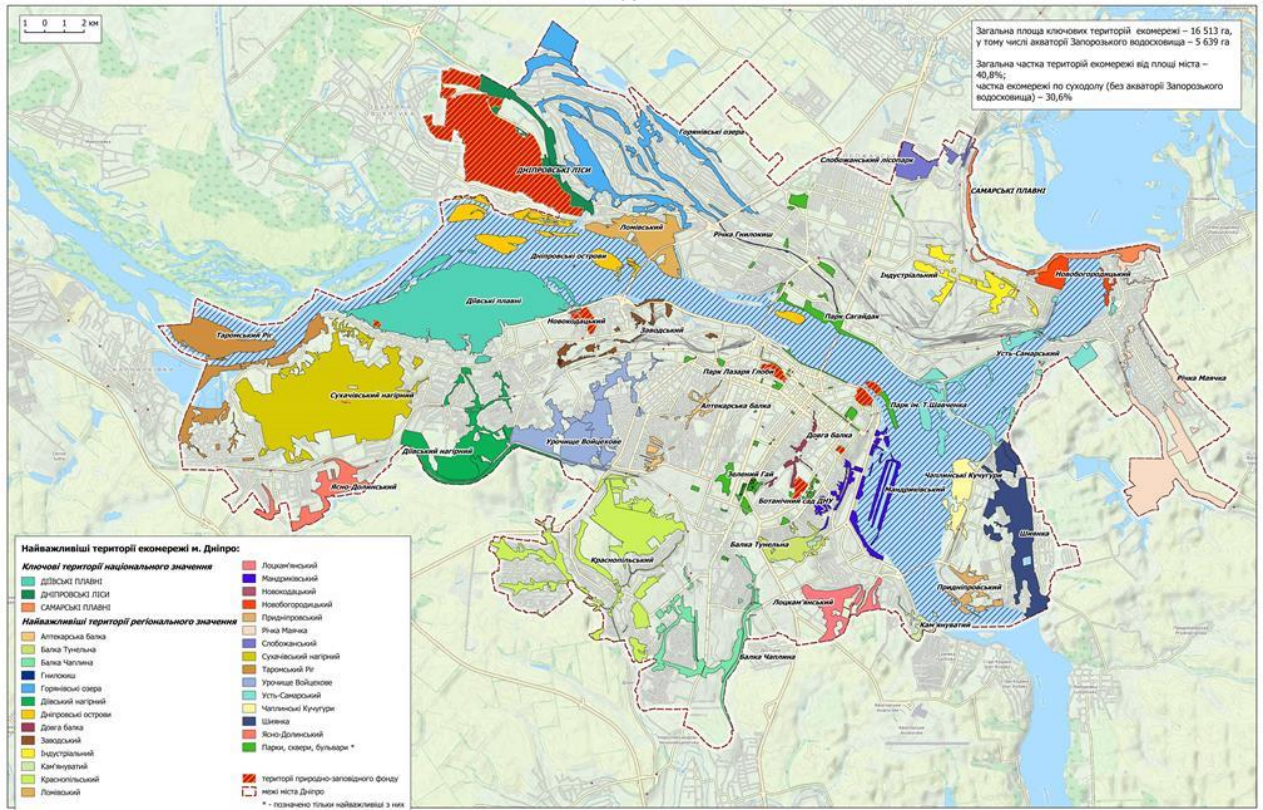


Ключові території регіональної екомережі Дніпропетровської області.
МІСТО КАМ'ЯНСЬКЕ



Продовження додатку Б

Ключові території регіональної екомережі Дніпропетровської області.
МІСТО ДНІПРО



ПЕТРИКІВСЬКИЙ РАЙОН

