

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ВОЛИНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ЛЕСІ УКРАЇНКИ**

**Кафедра музеєзнавства, пам'яткознавства**  
**та інформаційно-аналітичної діяльності**  
**На правах рукопису**

**ДЕЙНЕКА ІВАН ВАЛЕРІЙОВИЧ**

**ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ТУРИЗМ :**  
**СВІТОВИЙ ТА УКРАЇНСЬКИЙ ДОСВІД**

**Робота на здобуття освітнього ступеня «Магістр»**  
**за освітньо-професійною програмою «Музеєзнавство, пам'яткознавство,**  
**культурний туризм»**  
**спеціальності 027 «Музеєзнавство, пам'яткознавство»**

**Науковий керівник :**  
**кандидат історичних наук, доцент**  
**Дмитренко Алла Адамівна**

**РЕКОМЕНДОВАНО ДО ЗАХИСТУ**

**Протокол № \_\_\_\_\_**  
**засідання кафедри музеєзнавства,**  
**пам'яткознавства та інформаційно-аналітичної діяльності**  
**від \_\_\_\_\_ 2025 р.**  
**Завідувач кафедри проф. Гаврилюк С. В. \_\_\_\_\_**

**Луцьк – 2025**

## АНОТАЦІЯ

**Дейнека І. В. Індустріальний туризм : світовий та український досвід.** Кваліфікаційна робота на правах рукопису. Волинський національний університет імені Лесі Українки. Спеціальність : 027 «Музеєзнавство, пам'яткознавство». Освітньо-професійна програма «Музеєзнавство, пам'яткознавство, культурний туризм». Луцьк, 2025.

У магістерському дослідженні проаналізовано світовий та вітчизняний досвід індустріального туризму як складової культурного туризму. Відображено світовий стан розробки проблеми та проведено порівняння з вітчизняними напрацюваннями. Звернуто увагу на еволюцію трактування термінів на позначення індустріальної спадщини й індустріального туризму.

Висвітлено світові й вітчизняні практики становлення, основні етапи та перспективи розвитку індустріального туризму. Проаналізовано ресурсну базу промислового туризму та особливості використання як туристичних ресурсів діючих промислових підприємств, недіючої індустріальної спадщини та ревіталізованих об'єктів. Наголошено, що сформувалось два основні підходи до залучення промислових пам'яток та предметів індустріального минулого до індустрії туризму – класичний і критичний. Показано роль молодіжних субкультур, що сформувались на основні інтересу до промислової спадщини та вплив медіа-контенту, відеоігор, інтернет-естетик та міських легенд на сприйняття індустріального туризму.

Проаналізовано вітчизняні практики впровадження промислового туризму та виокремлено регіони його найбільшого розвитку і причини популярності окремих дестинацій. Розглянуто вплив Великої війни на стан індустріального туризму в Україні та відзначено його часткове відродження на Кривбасі та Запоріжжі. Наголошено на тому, що індустріальний туризм в Україні має перспективи розвитку.

**Ключові слова :** культурна спадщина, промислова спадщина, індустріальна спадщина, ревіталізація, культурний туризм, промисловий туризм, індустріальний туризм, туристичний маршрут.

## SUMMARY

**Deineka I. V. Industrial tourism : global and Ukrainian experience.**

Qualification work as a manuscript. Lesya Ukrainka Volyn National University. Specialty : 027 «Museology, monument studies, cultural tourism». Educational and professional program «Museum Management, Cultural Tourism». Lutsk, 2025.

The master's research analyzes the world and domestic experience of industrial tourism as a component of cultural tourism. The world state of the development of the problem is reflected and a comparison is made with domestic developments. Attention is paid to the evolution of the interpretation of terms for industrial heritage and industrial tourism.

The world and domestic practices of formation, main stages and prospects for the development of industrial tourism are highlighted. The resource base of industrial tourism and the features of using operating industrial enterprises, inactive industrial heritage and revitalized objects as tourist resources are analyzed. It is emphasized that two main approaches to attracting industrial monuments and objects of the industrial past to the tourism industry have been formed - classical and critical. The role of youth subcultures that have formed on the basis of interest in industrial heritage and the influence of media content, video games, Internet aesthetics and urban legends on the perception of industrial tourism are shown.

The domestic practices of implementing industrial tourism are analyzed and the regions of its greatest development and the reasons for the popularity of individual destinations are highlighted. The impact of the Great War on the state of industrial tourism in Ukraine is considered and its partial revival in Kryvbas and Zaporizhia is noted. It is emphasized that industrial tourism in Ukraine has development prospects.

Keywords : cultural heritage, industrial heritage, industrial heritage, revitalization, cultural tourism, industrial tourism, industrial tourism, tourist route.

## ЗМІСТ

|                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ВСТУП.....</b>                                                                                   | <b>5</b>  |
| <b>РОЗДІЛ 1 ІСТОРІОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ</b>                                         | <b>9</b>  |
| 1.1. Історіографія проблеми .....                                                                   | 9         |
| 1.2. Джерельна база.....                                                                            | 18        |
| 1.3. Основні поняття .....                                                                          | 21        |
| <b>РОЗДІЛ 2 СВІТОВІ ПРАКТИКИ У СФЕРІ ІНДУСТРІАЛЬНОГО<br/>ТУРИЗМУ .....</b>                          | <b>28</b> |
| 2.1. Індустріальний туризм як різновид культурного туризму .....                                    | 28        |
| 2.2. Особливості розвитку індустріального туризму в різних країнах.....                             | 37        |
| <b>РОЗДІЛ 3 ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ІНДУСТРІАЛЬНОГО<br/>ТУРИЗМУ .....</b>                        | <b>56</b> |
| 3.1. Вітчизняні практики впровадження індустріального туризму .....                                 | 56        |
| 3.2. Перспективи розвитку індустріального туризму як складової<br>туристичної галузі в Україні..... | 66        |
| <b>ВИСНОВКИ .....</b>                                                                               | <b>76</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>                                                             | <b>81</b> |

## ВСТУП

**Актуальність теми.** У сучасній туристичній індустрії активно формуються та розвиваються нові сучасні напрямки. Проте попри це, пересічного туриста сам термін «туризм» найчастіше асоціюється з відвіданням європейських столиць, всесвітньо відомих історичних місць, атракцій та курортів. На противагу цьому, з кожним роком з'являються нові напрямки туристичної діяльності. До таких напрямків відноситься індустріальний туризм, який став результатом глибоких змін у промисловості. Після Другої світової війни, у зв'язку з підвищенням добробуту населення, важливу роль почала відігравати сфера послуг, що ставала все більш затребуваною. У зв'язку з появою нових технологій, старі виробництва часто залишаються покинутими і перетворюються на занедбані руїни, як з 1960-х років поступово ставали туристичними об'єктами. Навіть діючі підприємства почали розробляти у себе туристичні маршрути. З кінця 1980-х років, індустріальні об'єкти поступово ставали туристичним ресурсом і в Україні.

За більше як півстоліття становлення й розвитку індустріального туризму у світі та понад чверть століття в Україні нагромадився певний досвід, який потребує узагальнення з метою практичної реалізації в індустрії туризму. В останні роки з'явилися дослідження, які частково узагальнюють окремі практики індустріального туризму, але комплексного дослідження з цієї проблеми не існує, що актуалізує дослідження.

Актуальність теми зумовлена й тим, що у зв'язку з російсько-українською війною з'являються руйновані підприємства, які в повоєнні роки також можуть бути задіяні у сферу індустріального туризму. Саме тому узагальнення світового і вітчизняного досвіду розвитку індустріального туризму є актуальним.

**Мета дослідження** – дослідити світовий та український досвід становлення і розвитку індустріального туризму.

### **Завдання дослідження :**

- проаналізувати історіографію вітчизняного та закордонного досвіду індустріального туризму, відзначивши особливості поглядів на індустріальний туризм у вітчизняній та іноземній літературі;
- охарактеризувати історіографію і джерельну базу дослідження;
- розглянути основні поняття дослідження;
- висвітлити зарубіжний досвід становлення індустріального туризму;
- проаналізувати особливості розвитку індустріального туризму у різних країнах світу;
- простежити особливості становлення індустріального туризму в Україні;
- висвітлити вітчизняні практики впровадження індустріального туризму в Україні та проаналізувати конкретні приклади реалізації DESTINATION індустріального туризму та їх досвід по залученню туристів;
- з'ясувати перспективи розвитку індустріального туризму в Україні.

*Об'єкт дослідження* – індустріальний туризм як вид подорожей, який включає відвідування промислових об'єктів, таких як діючі фабрики, закинуті підприємства, інженерні споруди або техногенні ландшафти, з метою отримання естетичного, психологічного або дослідницького задоволення.

*Предмет дослідження* – індустріальна спадщина у вітчизняному та світовому культурному туризмі.

**Методи дослідження.** Кваліфікаційна робота базується на принципах історизму, об'єктивності і використання міждисциплінарних підходів. У роботі використовуються різні методики, які дозволяють оглянути проблему комплексно, підійшовши до неї з різних сторін. Зокрема, аналіз історіографії індустріальних пам'яток, завдяки якому здійснено дослідження перших експедицій, екскурсій, турів, формування перших індустріальних

туристичних дестинацій. Методи синтезу та індукції різноманітних відгуків, коментарів, форумів, відео, блогів, репортажів та інших матеріалів дозволять краще зрозуміти інтерес різних верств населення до індустріального туризму. Завдяки історико-порівняльному аналізу виявлено основні спільні та розбіжні ідеї у роботах вітчизняних і закордонних вчених. Порівнюючи індустріальні пам'ятки, їх використання та залучення серед туристів можна зробити висновок про основні тенденції розвитку індустріального туризму в регіонах. На основі цього, виявивши слабкі та сильні сторони можна зробити прогноз та пропозиції, щодо подальшого розвитку. Використання методу класифікації та огляд успішних прикладів індустріальних дестинацій, дозволить розробити їх класифікацію для розвитку стратегій цілого спектру незалучених індустріальних об'єктів.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Узагальнено світовий та вітчизняний досвід у сфері індустріального туризму; розглянуто перспективи розвитку індустріального туризму як складової індустрії туризму України. особливості стан та перспективи індустріального туризму України; вперше відзначено початок становлення індустріального туризму на Волині; висвітлено проблему включеності руїн та пусток індустріальних об'єктів до індустрії туризму; запропоновано рангування пам'яток індустріальної спадщини залежно від їх стану та залученості у туризмі.

**Практичне значення одержаних результатів.** Основні положення та висновки кваліфікаційної роботи можуть використовуватися дослідниками індустріальної спадщини, а також контентмейкерам, які висвітлюють проблеми музеєфікації, ревіталізації індустріальної спадщини та включення до в індустрію туризму. Результати, отримані в ході дослідження, будуть цікавими підприємцям, що працюють на індустріальних об'єктах, які зацікавлені у поновленні іміджу власної продукції шляхом залучення туристів та брендингу. Узагальнені світові та вітчизняні практики у сфері індустріального туризму будуть корисними територіальним громадам індустріальних регіонів, які працюють над збереженням та актуалізацією

індустріальної спадщини, включенням її до туристичних маршрутів. Наведені кейси використання індустріальної спадщини стануть у нагоді гідам, організаторам фестивалів, галеристам, приватним підприємцям. Матеріали та основні висновки роботи можуть будуть використані здобувачами освіти та туристичними агенціями.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення магістерської роботи доповідалися на засіданні кафедри музеєзнавства, пам'яткознавства та інформаційно-аналітичної діяльності під час попереднього захисту, а також на наукових конференціях :

1. Актуальні питання музеєзнавства, пам'яткознавства : II Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція (м. Мукачєво, 14 лютого 2025 року).

2. Музей у сучасному світі : трансформація і новітні виклики : П'ятнадцятий круглий стіл (м. Луцьк, 17 травня 2025 року)

3. Основні положення доповідались на семінарських заняттях та використані при підготовці індивідуальних дослідних завдань при вивченні ОК «Актуалізація культурної і природної спадщини в туристичній індустрії» та ВК «Культурна спадщина як ресурс розвитку місцевих громад».

Публікації :

1. Дейнека І. В. Музеєфікація пам'яток індустріальної спадщини на прикладі виставки «Ретро-Гараж». *Актуальні питання музеєзнавства, пам'яткознавства* : II Всеукраїнська науково-практична інтернет конференція. Мукачєво, 2025. С. 11–12.

2. Дейнека І. В. Музеєфікація та туристичний потенціал пам'яток індустріальної спадщини на прикладі фабрики «Лучанка» у Луцьку. *Волинський музейний вісник* : Наук. зб. : Вип. 15 / упоряд. Є. І. Ковальчук. Луцьк : «Вежа-Друк», 2025. С. 63–66.



## РОЗДІЛ 1

### ІСТОРІОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ

#### 1.1. Історіографія проблеми

Інтерес до індустриальної спадщини виникає ще в ХІХ столітті як наслідок промислової революції ХVІІІ–ХІХ століть. Виникають перші музеї, присвячені індустриальному минулому, серед яких – Німецький музей у Мюнхені. Але тільки після Другої світової війни формується окремий науковий напрям, присвячений вивченню матеріальних пам'яток промислового минулого, який згодом отримає назву «індустриальна археологія».

Термін «індустриальна археологія» вперше з'явився у британській пресі 1955 року, коли М. Рікс опублікував статтю «Індустриальна археологія» (Industrial Archaeology), в якій звернув увагу на катастрофічну швидкість зникнення промислових споруд ХVІІІ–ХІХ століть та закликав застосувати до них ті ж методи дослідження та збереження, що використовувалися археологами при вивченні стародавніх пам'яток. Рікс був вражений тим, як навколо нього зникають свідчення промислової революції – доменні печі, текстильні фабрики, канали, залізничні споруди [69; 104].

1959 році, у відповідь на підняте М. Ріксом питання збереження індустриальної спадщини та резонанс серед науковців, «Рада британської археології» створює перший у світі «Комітет з промислової археології». Саме Рада стала організаційним та консультативним органом, який ще довго сприяв дослідженню індустриальної спадщини [69; 104].

Справжній науковий та громадський рух під гаслом індустриальної археології поширився у 1960-х роках. Ключовою постаттю цього періоду був автор праці «Промислова археологія : введення» (Industrial Archaeology : An Introduction) К. Хадсон (1963), що фактично стала першим підручником з нової дисципліни. Хадсон не просто закликав зберігати промислові об'єкти, він запропонував конкретні методи їх дослідження, документування та

класифікації. Дослідник наголошував, що індустриальна археологія – це не просто фіксація технічних деталей машин та механізмів, а комплексне вивчення всього промислового ландшафту, включаючи робітничі селища, транспортну інфраструктуру, соціальні інституції. 1964 року Хадсон заснував журнал «Журнал промислової археології» (The Journal of Industrial Archaeology), який став першим спеціалізованим науковим виданням у цій галузі. На його сторінках публікувалися результати польових досліджень, описи конкретних об'єктів, дискусії про методологію. Особливо цінним був розділ, присвячений об'єктам, що перебувають під загрозою знищення – своєрідний «червоний список» промислової спадщини [69; 86].

Уже з 1960-х років британські дослідники почали замислюватися над туристичним потенціалом промислових об'єктів. В цей час створено кілька класичних праць, які стали фундаментом для індустриального туризму. Практично жодна сучасна праця на цю тему не обходиться без покликань на ці дослідження. Загалом, обґрунтування цінності промислової спадщини, що фігурує у цих дослідженнях, актуальне й досі. Наприклад, класичною працею вважається вищезгадана монографія К. Хадсон «Промислова археологія : введення» (Industrial Archaeology : An Introduction) (1963), яка хоч і не присвячена безпосередньо туризму, проте *сформувала методологічну основу для вивчення промислової спадщини як культурного феномену*. До нашого часу дослідники індустриальної спадщини продовжують послуговуватись цією працею. І хоча термін «індустриальна археологія» давно вийшов з ужитку, думки викладені в дослідженні, продовжують спонукати нові покоління авторів до збереження цієї спадщини [86].

У. Мінчінтон у статті «Промислова археологія в Девоні» (Industrial Archaeology in Devon) (1967) не просто описував промислові пам'ятки графства Девон, а й пропонував маршрути для ознайомлення з ними, що можна назвати першими маршрутами промислового туризму. Автор розумів, що збереження промислових об'єктів неможливе без їх суспільного

використання, а туризм може стати джерелом коштів для консервації та реставрації [118].

У 1960-х роках концепція індустріальної археології активно поширюється Європою, адже з подібним явищем, стикались майже всі європейські країни. Одними з перших концепцію промислового туризму почали розвивати Німеччина й Франція. Французький хімік М. Домас вперше вводить поняття *індустріальної спадщини* у французькі академічні кола. У Німеччині, це питання також почало активно обговорюватись з 1980-х років, коли стала очевидною криза важкої промисловості, а індустріальні регіони, такі як Рурський, втрачали одне підприємство за іншим. Чи не центральною фігурою цього часу у Німеччині став А. Фель, редактор журналу «Огляд промислової археології» (*Industrial Archaeology Review*), що виходить й досі [69].

З 1980-х років відбуваються важливі зміни у суспільному розумінні індустріальної спадщини, а саме, перші промислові об'єкти потрапляють у список ЮНЕСКО. У 1990-х роках розробляються перші великі туристичні маршрути та дестинації промислового туризму – Рурський регіон, округ Йорк, Роттердам, регіон Пеї-де-ла-Луар. У цей час *індустріальний туризм* відділяється у самостійну сферу туризму, затребуваність якої невпинно зростає. Як реакція на підвищення суспільного інтересу до промислової спадщини, з'являються теоретичні праці, присвячені питанням розвитку індустріального туризму [120].

Одним з перших досліджень з індустріального туризму стала стаття «Шахти і кар'єри : туризм промислової спадщини» (*Mines and Quarries : Industrial Heritage Tourism*) А. Едвардса та Ж. К. Льюдреса (1996). Автори вперше запропонували *визначення індустріального туризму* як «розвиток туристичних активностей на штучно створених об'єктах, будівлях та ландшафтах, що походять від промислових процесів ранніх періодів». Саме це формулювання стало основним для подальших досліджень у галузі індустріального туризму. До того ж автори стали піонерами наукового руху

по систематичному дослідженню шахт та кар'єрів як туристичних об'єктів, тим самим *закладаючи основи для розуміння промислової спадщини як туристичного ресурсу* [93; 120].

Наприкінці 1990-х років інтерес до промислового туризму зростає. Опубліковано низку статей, що актуалізують промислову спадщину та її включення в індустрію туризму. У статті Г. Майбойла «Зелений туризм шотландської винокурні» (Green tourism and Scottish distilleries) (1996) висвітлюється привабливість шотландських винокурень. Знаковою можна назвати колективну працю Д. Керстеттера, Дж. Конфера та К. Брікера «Пам'ятки промислової спадщини : види і туристи» (Industrial Heritage attractions : Types and tourists) (1998), які, ймовірно, першими зробили спробу зробити типологію індустріальних пам'яток у туризмі. М. А. Радд та Дж. А. Девіс у дослідженні «Індустріальний туризм у мідній шахті каньйону Брінгем» (Industrial heritage tourism at the Bringham Canyon copper mine) (1998) розповідають про залученість у туризмі мідної шахти каньйону Бінгем [93].

Однією з ключових авторок періоду раннього індустріального туризму є М. Палмер, яка у праці «Промислова археологія : Довідник» (Industrial Archaeology : A Handbook) одна з перших акцентує увагу на зростанні суспільного інтересу до промислової спадщини та перші спроби адаптувати її для громад. У дослідженні «Промислова археологія : принципи та практика» (Industrial Archaeology : Principles and Practice) (1998) авторка описала кейси портових міст, що починають трансформувати старі портові споруди, перетворюючи їх у місця для дозвілля громадян. По суті, ці процеси, які спорадично виникали у Балтиморі, Барселоні, Буенос-Айресі, Лондоні, Кейптауні та інших, можна назвати чи не *першими прикладами ревіталізації промислової спадщини* [93; 98].

Згодом глобалізація та доступ до Інтернету зробили індустріальний туризм популярним у всьому світі. Європейський досвід особливо цікавив пострадянські країни, де залишилась чимала промислова спадщина. У 2000-х

роках індустріальний туризм стає предметом зацікавлення і в країнах Азії – зокрема Китаї та Японії.

2000-ні роки стали своєрідним «перезавантаженням» та остаточним виділенням індустріальної археології та індустріального туризму як дисциплін. Проте на початку 2000-х років все ще відносно небагато дослідників звертали увагу на ці проблеми. З 2000 по 2010 рік про індустріальний туризм публікувалася в середньому одна праця в рік. Справжній бум інтересу до індустріального туризму припадає на 2010-ті роки. Від 1 статті у 2010 до 13 статей за 2021 р., тобто щороку на тему індустріального туризму публікувалось в середньому 3-6 праць. Серед основних, що вже стали класикою, є монографія Ф. Ф. Сі «Туризм промислової спадщини» (Industrial Heritage Tourism) (2015). Автор досліджує складну взаємодію між промисловою спадщиною та туризмом. Окрім цього, розглядає соціально-економічні цінності промислових об'єктів та використання промислової спадщини й туризму для розвитку креативних індустрій. Монографія містить приклади світового досвіду розвитку промислового туризму Європи та Сполучених Штатів, що дозволяє проаналізувати здобутки зарубіжних країн у сфері індустріального туризму [93].

У праці «До спільного порядку денного розвитку промислового туризму» (Towards a common agenda for the development of industrial tourism) (2012) А. Отгаари висвітлюється співпрацю держави й приватних компаній у розвитку індустріального туризму та аналізуються кейси європейських регіонів у цій сфері [97].

Заслуговує на увагу колективна праця європейських та китайських авторів «Нещодавній розвиток досліджень промислової спадщини у Західній Європі та Китаї на основі бібліометричного аналізу» (Recent evolution of research on industrial heritage in Western Europe and China based on bibliometric analysis) (2020), яка акцентує увагу на аналізі відмінних та спільних моментів у промисловому туризмі країн Європи та Китаю [122].

Притаманною особливістю публікацій останнього десятиліття є оглядові дослідження, що аналізують певну вибірку попередніх праць з теми індустріального туризму. Із-за великої кількості публікацій, присвячених індустріальному туризму, з'являються перші спроби стандартизувати, або хоча б узагальнити спільні уявлення про явище промислової спадщини та власне туризму. Однією з ключових праць з даної проблеми є праця А. Родрігес-Зулайки «Переосмислення промислового туризму. Порівняння терміна в іспанській, французькій та англійській літературі» (Redefining Industrial Tourism. Comparison of the term in spanish, french and english literature) (2017). Авторка аналізує визначення та бачення промислового туризму різними авторами поданого іспанською, французькою та англійською мовами і в результаті намагається дати власне визначення терміну [105].

Одна з найновіших праць на тему індустріальної спадщини «Розплутування промислової археології та промислової спадщини : огляд методів та парадигм дослідження» (Disentangling Industrial Archaeology and Industrial Heritage : A Review of Research Methods and Paradigms) (2025) К. Гліва, присвячена виключно розв'язанню проблеми плутанини індустріальної археології та індустріальної спадщини. Попри тому, автор глибоко аналізує сучасне явище промислового туризму в класичному та новітньому розумінні [74].

В останні роки з'являються історіографічні дослідження, які узагальнюють напрацювання в галузі промислової спадщини й індустріального туризму. Наприклад, огляд міжнародних рецензованих журналів англійською мовою подано у колективній статті «Розуміння концепції промислового туризму : систематичний огляд літератури» (Understanding the Concept of Industrial Tourism : A Systematic Review of the Literature) (2022). Цей систематичний огляд досліджень останніх десятиліть дозволяє визначити основні тренди та лакуни (прогалини) в дослідженні індустріального туризму. Завдяки цій праці вдалося простежити основні тези,

спільні думки та протиріччя які виникали в іноземних дослідників промислового туризму [93].

Названі праці показують розвиток поглядів на промислову спадщину та її залучення до індустрії туризму. Якщо перші праці 1960-х років лише обґрунтовують цінність цього явища, то в 1970–1980 рр. показують поширення ідей на європейські країни. З 1990-х років виходять перші серйозні праці, присвячені виключно туристичній складовій промислових пам'яток. 2000-і роки – це час активного поширення ідей розвитку промислового туризму, які досягають свого піку у 2010-х рр. Останні праці на цю тему показують потребу в стандартизації термінології та новітніх рішень у сфері промислового туризму.

В останнє десятиліття проблеми промислової спадщини й розвитку індустріального туризму активно піднімаються й українськими дослідниками. У 2010-х роках опубліковано ряд статей, в яких висвітлюють проблеми становлення й розвитку індустріального туризму в Україні і в європейських державах, коротко аналізується європейська історіографія проблеми.

Зокрема, Л. Свірідова досліджує теоретичні аспекти розвитку індустріального туризму, який, на думку дослідниці, часто ототожнюється з поняттям «діловий туризм». Авторка розкриває розуміння індустріального туризму в різних країнах і наголошує на тому, що індустріальний туризм *«часто асоціюється з пізнавальним туризмом, сільським туризмом, діловим туризмом, культурним туризмом»* [45]. В іншій статті Л. Свірідова акцентує увагу на ролі індустріального туризму у соціально-економічному розвитку регіонів; наголошує на необхідності розробки спеціалізованих індустріальних турів [46].

Л. Божко досліджує історію становлення й розвитку індустріального туризму «як нової форми туристичної поведінки та практики» [З с. 146–147], Дослідниця звертає увагу на дискусію західних вчених щодо розвитку індустріального туризму та визначення самого поняття «індустріальний

туризм». Називає європейських дослідників, які зробили вагомий внесок у формування концепції індустріального туризму та характеристики реакцій відвідувачів промислових об'єктів на нові туристичні дестинації. Авторка наголошує, що «початок індустріального туризму був покладений у 1866 році, коли завод «Jack Daniel's» відкрився сам і відкрив двері туристам» [3 с. 147]. У статті обґрунтовано причини захоплення міськими промисловими ландшафтами. Авторка відзначає формування, під впливом розвитку індустріального туризму нових молодіжних «індустріальних» субкультур, як то сталкери, дігтери та ін. [3].

В. Лакіза та С. Пенгрин, розглядаючи перспективи розвитку індустріального туризму в Україні, наголошують на тому, що цей вид туристичної діяльності, що поширився в останні десятиліття, пов'язаний з науково-технічним прогресом та процесами глобалізації, що сприяє «інтернаціоналізації економіки» та розвитку нових напрямів у туризмі. Найбільш перспективними регіонами для розвитку індустріального туризму дослідники вважають Донецчину, Криворізький басейн, Закарпаття, Чорнобильську зону відчуження і Карпатський регіон [25]. Сьогодні, на жаль, ситуація склалась так, що частина пропонованих об'єктів окуповані, або навіть знищені.

Окремі вітчизняні дослідники зосереджуються на вивченні європейського досвіду індустріального туризму. С. Сардак та Є Власов, розглядаючи туристичний потенціал індустріального туризму в європейських країнах, наголошують на великій кількості таких ресурсів, серед яких є й ті, що можна назвати унікальними. Попри значні досягнення європейських країн в галузі індустріального туризму, дослідники формулюють проблеми розвитку цього напрямку туризму, вважаючи головною проблему організації турів до об'єктів. Окрім європейського досвіду, розглядають сучасний стан та перспективи розвитку індустріального туризму в Україні, виокремлюючи ряд проблем, серед яких : «проблеми з ліцензуванням організацій, пов'язаних з ліцензуванням організацій, що займаються просуванням індустріального



туризму; відсутність єдиних методик і стандартів оцінювання послуг індустриального туризму; незацікавленість і необізнаність» місцевої влади; відсутність спеціалізованих туроператорів, гідів та екскурсоводів; низькі доходи від діяльності індустриального туризму» [45].

Європейський досвід індустриального туризму висвітлений також у статті М. Григоренко, яка висвітлює здобутки Німеччини, що вже з середини ХІХ століття почала музеєфікувати підприємства гірничодобувної галузі, що показує на прикладі окремих об'єктів. Автор наголошує на тому, що в Україні доцільно використати німецький досвід [53].

Перспективи розвитку індустриального туризму в Україні та світі висвітлені у статті Я. Покутньої та Д. Мозгової. Аналізуючи ресурсну базу індустриального туризму, автори дають класифікацію об'єктів промислового туризму (за даними ЮНЕСКО), виокремлюючи виробничо-технологічні, промислові (усі галузі) напрями та нематеріальну культурну спадщин. Дослідники наголошують, що Україна має значні перспективи розвитку індустриального туризму й подають перелік основних туристичних дестинацій. У статті вміщено класифікацію об'єктів промислового туризму, створену «Міжнародним комітетом за збереження індустриальної спадщини» та ЮНЕСКО : «1) об'єкти комплексного промислового освоєння – промислові міста і селища, промислові ландшафти; 2) гірничорудні підприємства і шахти та їх інфраструктура; 3) галузеві заводи і фабрики та їх інфраструктура; 4) гідравлічні та гідротехнічні споруди та їх інфраструктура» 5) транспортні об'єкти та об'єкти зв'язку з інфраструктурою; 6) підприємства громадського призначення; 7) Інфраструктура беллігеративних ландшафтів (*територіальні комплекси, що були змінені внаслідок військових дій, навчань або випробувань зброї – І. Д.*); 8) аграрні форми природокористування; 9) аграрні поселення та створені в результаті аграрного природокористування культурні ландшафти; 10) об'єкти, що представляють інфраструктуру традиційних форм і способів етнічного локального природокористування; 11) історичні факти расової та національної нетерпимості, трудової експлуатації,

зведені в масштаби промислової діяльності; 12) інші об'єкти специфічної промислової діяльності людини» [37].

Окремі дослідники акцентують увагу на розвитку індустріального туризму у таких промислово-розвинутих регіонах як Донбас, Кривбас та Запоріжжя, узагальнюючи досвід їх досвід [26; 57].

## **1.2. Джерельна база**

Джерельна база дослідження включає кілька груп джерел.

До першої віднесемо нормативні акти, серед яких, Закон України «Про охорону культурної спадщини», який відносить до об'єктів науки і техніки «унікальні промислові, виробничі, науково-виробничі, інженерні, інженерно-транспортні, видобувні об'єкти, що визначають рівень розвитку науки і техніки певної епохи, певних наукових напрямів або промислових галузей» [40].

Закон України «Про музеї та музейну справу» визначає поняття «музеєфікація» об'єктів культурної спадщини, під яким розуміється «сукупність науково обґрунтованих заходів щодо приведення об'єктів культурної спадщини у стан, придатний для екскурсійного відвідування» [39].

Закон України «Про туризм» виокремлює культурно-пізнавальний туризм як один з видів туризму, не визначаючи його та не вживаючи поняття «індустріальний туризм» [41].

Другу групу джерел складають матеріали офіційних сайтів та сторінок у соц-мережах діючих об'єктів промислового туризму.

Джерельну базу доповнює доповідь британської Всепартійної парламентської групи «Звіт про виклики, що стоять перед промисловою спадщиною» (2019) [67], а також «Нижньотагільська хартія» [79], «Дублінські принципи» [79], «Тайбейська декларація» [79], які дають визначення поняття «промислова спадщина».

Вагомим джерелом у дослідженні як індустріальної спадщини, так і досвіду її актуалізації стали матеріали сайту Європейського маршруту індустріальної спадщини (ERIH). Офіційний сайт маршруту містить інформацію про втілення кейсів, пов'язаних з промисловою спадщиною, у 51 країні світу. На сайті діє інтерактивна карта, публікуються статті про промислову історію країн Європи та ін., міститься інформація про гранти та реалізацію проєктів. Нині, вірогідно, саме ERIH найбільше докладає найбільше зусиль у дослідження та популяризацію індустріальної спадщини [72]. Варто наголосити, що в межах Європейського маршруту індустріальної спадщини представлено 21 об'єкт української індустріальної спадщини, серед яких Національний музей народної архітектури та побуту України (Київ), Національний музей космонавтики імені С. П. Корольова (Житомир), Музей народної архітектури та побуту імені Климентія Шептицького (Львів), Музей науки техніки / Музей промислового дизайну (Луцьк) [6].

Окремо варто виділити офіційний сайт ЮНЕСКО, який також містить інформацію про промислові пам'ятки, внесені до світової спадщини ЮНЕСКО, які є важливими ресурсами індустріального туризму : Бавовняні фабрики в долині річки Дервент (Велика Британія), які були одними з перших у світі фабрик з водяним приводом; Національний кінний завод Кладруби-над-Лабем (Чехія) – один із найстаріших кінних заводів у світі, заснований у 1579 році, що спеціалізується на розведенні старовинної породи коней кладрубів; Айронбридж (Велика Британія) – перший у світі залізний міст, який став символом індустріальної революції та ін. Солтейр (Велика Британія). Ці та інші об'єкти дають можливість туристам зануритися в минуле, побачити, як жили та працювали люди, дізнатися про розвиток техніки та технологій [116].

Другу групу джерел склали матеріали спеціалізованих українських і зарубіжних туристичних порталів, які містять, нормативно-правові документи, що регулюють охорону промислової спадщини та розвиток туризму, а також статистичні дані щодо відвідуваності індустріальних

об'єктів. До таких порталів можна віднести базу даних всесвітньої спадщини ТІССІН та сайт Асоціації Промислової Археології. Серед українських порталів, надзвичайно корисним виявився зокрема присвячений культурним пам'яткам Landmarks. [88; 107; 113].

Корисними при написанні роботи стали офіційні сайти музеїв, заповідників, індустриальних парків а також їх сторінки в соціальних мережах, які, у тому числі, містять відгуки відвідувачів про відвідання індустриальних об'єктів. Зокрема це офіційні сайти Айронбрідж, музею Генрі Форда, парку Фундідори. Також вагомий вклад у розуміння окремих об'єктів внесли відгуки до пам'яток на сервісі Google Maps. [75; 84; 99; 109].

До третьої групи віднесемо джерела, які напряду не стосуються безпосередньо теми розвитку індустриального туризму, проте містять оригінальний та незвичний погляд на використання промислової спадщини. До таких джерел відносимо відео, публікації, форуми окремих товариств, молодіжних рухів та субкультур, які сформувались під впливом розвитку індустриального туризму, зокрема, сталкери, діггери, урбекс, трейсери (люди, що займаються паркурром) та ін. Попри часто різні інтереси, всі вони, здебільшого, зосереджують увагу на покинутих промислових об'єктах, розглядаючи їх з точки зору естетики та екстриму. Окремі з субкультур активно використовують пустки з метою масових рольових ігор, страйкболу, айрболу тощо. Також примітним явищем останні роки, є інтерес до промислових об'єктів з точки зору лімінальності. Знайомство з названими групами, їх поглядами та діяльністю є важливим, а що головне, практичним джерелом знань, яке дає прямі відповіді на питання інтересу громадськості до індустриальної спадщини. Названі матеріали мають важливе значення у популяризації промислових та розвитку індустриального туризму; дозволяють зрозуміти окремі ключові моменти щодо того, чому людям подобаються об'єкти індустриальної спадщини і вони беруть участь в індустриальних турах. Окремі з використаних джерел чудово ілюструють

методики актуалізації промислової спадщини та поживавлення використання в туризмі промислових пам'яток [81; 83; 87; 90; 102].

### 1.3. Основні поняття

Понять, що характеризують промисловий туризм, небагато, проте довкола них десятиліттями тривають суперечки. Тракткування термінів у різних авторів можуть кардинально відрізнятись, особливо на ранніх етапах становлення індустріального/промислового туризму.

Ключовими поняттями раннього етапу є «індустріальна археологія» та «промислова / індустріальна спадщина». Обидва беруть початок у 1950-х роках, коли вперше були вжиті у статті Майкла Рікса [93; 104]. Більше поширення отримало поняття «індустріальна археологія». Причиною цього став конфлікт між «традиційними» археологами та промисловими / індустріальними археологами, які намагались урівняти промислові пам'ятки з історичними. Хоча згодом виникають організації та програми зі збереження індустріальної спадщини, суперечки довкола терміну тривали. Адже поряд з дипломованими археологами з'явилась група архітекторів, промисловців, істориків, які також називали себе археологами, хоча розкопками не займались. Попри труднощі, індустріальна археологія отримує визнання як самостійна дисципліна [69].

Термін «промислова спадщина» був маловживаним до кінця 1970-х – 1980-х рр., аж до «буму спадщини» у Британії – сплеску інтересу до культурної спадщини з бурхливим розвитком туризму. Турфірми та видавці почали активно використовувати термін для відрізнєння індустріальних об'єктів від історичних чи релігійних. З цього моменту він набуває поширення та витісняє поняття «індустріальна археологія» [105].

Першим, як було відзначено, визначення поняття «індустріальна археологія» зробив Рікс (1955), який охарактеризував її як «вивчення ранніх залишків промислової революції» [69]. Кеннет Хатсон (1963) поняття «індустріальна археологія» визначив як вивчення ранніх промислових

будівель та обладнання XVIII–XIX століть [86]. Агус Б'юкенен (1972) визначив як «галузь дослідження промислових пам'яток» [105]. Мерилін Палмер (1998) дала узагальнене визначення поняття «індустріальна археологія» як систематичне вивчення структур та артефактів для розуміння промислового минулого. У 2008 році дослідниця перефразувала визначення, зазначивши, що «індустріальна археологія» – це «міждисциплінарний підхід до вивчення технологічних, економічних і соціальних свідчень епохи індустріалізації з 1750 року до сьогодення» [105].

«Оксфордський довідник промислової археології» (2022) наголошує, що індустріальна археологія, як галузь дослідження, демонструє, охоплює величезну кількість дослідницьких напрямків. Попри складні дискусії щодо зв'язку промисловості з колоніалізмом та руйнуванням довкілля, індустріальна археологія є визнаною галуззю науки [105].

Поняття «промислова спадщина», на відміну від поняття «індустріальна археологія», не має чіткого визначення як прикладна галузь. Для фахівця, який працює у цій сфері, навіть немає усталеного професійного терміну. Це радше поняття для опису й надання цінності фізичним об'єктам, пов'язане з історичними галузями промисловості [74].

Термін «промислова спадщина» фігурує в деклараціях та хартіях. У доповіді британської Всепартійної парламентської групи 2019 року її визначено як таку, що формує почуття місця та ідентичності для спільнот, ілюструючи історію робітничого класу [66]. Визначення промислової спадщини як матеріального явища відображено в Нижньотатільській хартії, Дублінських принципах, Тайбейській декларації. Тобто, промислова спадщина розуміється як «кінцевий продукт» збереження та інтерпретації залишків промисловості [107].

Отже, до 1980-х років домінувало поняття «індустріальна археологія», допоки у масовий вжиток не входить поняття «промислова/індустріальна спадщина», популярна у туризмі. В цей час поняття «індустріальна археологія» замінило сучасне поняття «промислова/індустріальна

спадщина», яке входить у масовий вжиток і використовується в туризмі. З початку XXI ст. автори дедалі менше відзначають відмінність між цими термінами.

Кіран Глів у статті «Розплутування промислової археології та промислової спадщини» (Disentangling industrial archaeology and industrial heritage) (2025) намагається розмежувати обидві наукові галузі (індустріальна археологія та промислова спадщина) через їх методи. Промислова археологія має чіткий комплекс методик : архівна та картографічна робота для попереднього дослідження пам'ятки; археологічні розкопки і археологічний запис (інвазивний та неінвазивний). «Промислова спадщина» як кінцевий продукт має два підходи : класичний – музеї, реставрація, відображення минулого; та критичний – ревіталізація, соціальний погляд на спадщину. [74].

Що стосується поняття «промислового/індустріального туризму», то його історія не така тривала, хоча мало не всі класичні праці мали його на увазі. Доцент кафедри туризму Університету Ла Троб у Мельбуні Ельспет Фрю однією з перших спробувала дати визначення поняття «індустріальний туризм» як відвідування туристами діючих промислових об'єктів, де основна діяльність об'єкта не орієнтована на туризм. За її переконанням, такі туристи можуть бути пасивними спостерігачами або активними учасниками процесу [105]. Подібної думки дотримується дослідник міської економіки Александер Отгаар, який розглядає промисловий туризм дещо ширше, включаючи туди й відвідання офісів Google тощо [97].

Професор кафедри туризму, гостинності та івент-менеджменту Державного університету Боулінг Грін, США, Філіп Фейфан Сі визначає промисловий туризм у його більш звичних рамках. Попри це, автор відмічає, що це поняття дуже розмите і розуміти його можна теж у різних сенсах. Проте найчастіше індустріальний туризм розглядаються як : відвідання діючих підприємств і компаній, або ж, давно недіючих виробничих потужностей, що ототожнюється з індустріальною археологією [120].

Одне з найновіших розумінь «індустріального туризму» полягає в тому, що сучасний індустріальний туризм вкрай розгалужений і стосується як залишків давно недіючих підприємств, так і сучасних промислових компаній та музеїв, пов'язаних з промисловою проблематикою [105]. На сьогодні зарубіжні дослідники сформулювали три концепції/розуміння індустріального туризму :

- відвідання промислових підприємств незалежно від того, чи працюють вони чи ні;
- концепція активного промислового туризму – відвідування туристами діючих компаній з метою вивчення їхніх виробничих процесів;
- концепція туризму промислової спадщини – відвідування занедбаних промислових будівель та споруд з метою вивчення «ноу-хау» минулої промисловості [105].

Пардо Абадї розрізняє дві основні категорії промислового туризму : туризм промислової спадщини або «історичний туризм» (музеї та екомuzeї, промислові об'єкти, промислові маршрути та інтерпретаційні центри); фабричний туризм, відомий як виробничий туризм, що стосується запланованих відвідувань діючих фабрик та промислових об'єктів [105].

Родрігес-Зулайка в індустріальному туризмі виділяє : науковий туризм, продуктивний туризм та технотуризм. Останній розглядає як галузь індустріального туризму, зосереджену на туристичних відвідуваннях фабрик та активних виробничих центрів з метою знайомства з виробничими процесами [105].

На розбіжностях між західним та східним (Китай) розумінням індустріального туризму наголошують китайські дослідники, які відзначають, що в Китаї дослідження в галузі промислової спадщини зосереджені переважно на питаннях оновлення міст та розвитку туризму, пов'язаного з діючою промисловою спадщиною та креативних індустріях, тоді як у західних країнах домінує інтерес до історії промислової спадщини та розвитку громад, залучення до туризму промислових об'єктів з метою



захисту постіндустріальної спадщини та використання нових технологій [122].

Своє бачення індустріального туризму сформульоване і в працях вітчизняних дослідників. Наприклад, Л. Божко (2015) розглядає індустріальний туризм як «нову форму туристичної поведінки та культурної практики мобільності» [3].

М. Зав'ялова вважає індустріальний туризм соціально-культурним явищем, що з'явилося в епоху Радянського Союзу, та аналізує зміни у підходах до промислового туризму після розпаду ССР. Авторка простежує історичну трансформацію підходів до індустріального туризму на пострадянському просторі [16].

В. Лакіза та С. Пенгрин вважають, що індустріальний туризм є формою культурно-пізнавального туризму, а його ресурсну базу складають як діючі, так і закинуті промислові споруди. Покликаючись на інших дослідників, В. Лакіза та С. Пенгрин вважають, що поняттю «індустріальний туризм» відповідає поняття «техногенний туризм» і «промисловий туризм». В межах індустріального туризму виділяють «сталкінг, інфільтрацію, дигерство, пасивний та комерційний індустріальний туризм, постпаломництво, руфінг, сурвівалізм» [25].

Цікаву думку щодо розуміння індустріального/промислового туризму висловлюють С. Сардак і Є. Власов, які не схильні ототожнювати промисловий та індустріальний туризм і вважають, що промисловий є лише сегментом індустріального. Промисловий туризм, на думку авторів, «передбачає відвідування лише діючих промислових об'єктів», а «індустріальний туризм... передбачає відвідування територій, будівель та споруд виробничого або спеціального призначення, а також будь-яких залишених (занедбаних) споруд із метою отримання естетичного задоволення або задоволення дослідницького інтересу» [44]. Названі автори виокремлюють наступні види індустріального туризму : «комерційний індустріальний туризм, індустріальний спелеотуризм, інфільтрація (сталкінг),

постпаломництво, диггерство, руфінг, індустріальна археологія» [44]. Вважаємо таку класифікацію невдалою, оскільки комерційний туризм та інфільтрація – це форми організації індустріального туризму – комерційна або ж самотійне проникнення до об’єктів.

Низку видів індустріального туризму виділяють Я. Покутня та Д. Мозгова, частина з яких виокремлені й іншими дослідниками : постпаломництво, інфільтрація, диггерство, руфінг та пропонують свої : психографія (засіб суб’єктивного перетворення міського простору), урбанізм, сурвівалізм (виживання в екстремальних умовах) [37]. Щодо визначення індустріального туризму, то авторки дотримуються формулювання цього поняття, зроблене ООН 1932 року : «індустріальний (промисловий) туризм – це вид активного туризму, зосередженого в промислових регіонах, що має на меті споглядання індустріальних ландшафтів, ознайомлення з витворами індустріальної архітектури, відвідування працюючих або покинутих виробничих підприємств з метою задоволення пізнавальних, професійних, ділових інтересів» [37].

### **Висновки до першого розділу.**

Огляд публікацій з проблем становлення і розвитку індустріального туризму засвідчив, що ця тема цікавить дослідників, у першу чергу європейських, з середини ХХ століття. Огляд публікацій показав, що перші статті стосувалися саме долі індустріальної спадщини, її збереження та актуалізації. І вже з 1960-х років дослідники спадщини почали замислюватися над туристичним потенціалом індустріальних об’єктів. З того нагромаджена значна теоретична база, що базується на основі узагальнення практики індустріального туризму. Вітчизняна історіографія індустріального туризму почала формуватися пізніше. Однак на сьогодні вже є певні теоретичні розробки з проблем індустріального туризму, обговорюються перспективи його розвитку в Україні.

Джерельна база дослідження складається з кількох груп, різних за інформативністю, джерел, основними з яких є нормативні документи, зокрема, Закони України «Про музеї та музейну справу» та «Про туризм». Джерельну базу сформували матеріали офіційних сайтів та сторінок у соцмережах, а також матеріали спеціалізованих українських і зарубіжних туристичних порталів.

Базові поняття проблеми з'ясовані у процесі опрацювання законодавчо-нормативних документів і публікацій з проблем розвитку індустріального туризму.

## РОЗДІЛ 2

### СВІТОВІ ПРАКТИКИ У СФЕРІ ІНДУСТРІАЛЬНОГО ТУРИЗМУ

#### 2.1. Індустріальний туризм як різновид культурного туризму

Після Другої світової війни світ докорінно змінився. В останніх імперіях настала доба деколонізації, світова економіка стала глобальною, а в розвинених країнах все більшу роль почала відігравати сфера послуг. Туризм, що в минулому був елітарною та дорогою справою, став значно доступнішим. Цьому сприяло підвищення добробуту населення та стрімкий розвиток транспортної інфраструктури. Туризм став поширеним, масовим явищем – туристичні агентства, путівники, організовані поїздки. Як і будь-яка сфера послуг, туризм активно розвивався, шукаючи нові ніші для задоволення потреб споживача. Так, на тлі культурного туризму, який передбачає відвідання визначних пам'яток, цілком закономірно виникло його відгалуження – індустріальний туризм.

Індустріальний туризм, як явище, є вкрай розгалуженим й охоплює чимало сфер діяльності – від старих доменних печей до сучасної атомної енергетики. Унікальною властивістю промислового туризму є його багатогранність та зв'язок з іншими видами туризму і розваг. Так, зокрема, відвідання винокурень, яке передбачає дегустацію, додає до індустріального туризму елемент гастрономічного. Художній музей, що розміщений у приміщенні старого заводу, є поєднанням арт-туризму з промисловим. Старий млин це не лише промислова пам'ятка, але і почасти об'єкт зеленого туризму або етнографії. Нерідко, цілі промислові комплекси, перетворені на креативні центри, стають об'єктами подієвого туризму. Таким чином, індустріальний туризм не є однорідним явищем і часто поєднує у собі аспекти інших сфер діяльності і туризму. Попри таку різницю в об'єктах та їх способах залучення туриста, всі вони об'єднані певною естетикою промислових досягнень минулого і сьогодення.

Першим, що спадає на думку при словах «індустріальна спадщина», що це промислові об'єкти та артефакти минулого. Щодо артефактів, то першими на промислові диковинки та рекордні екземпляри звернули увагу ще у вікторіанську епоху. Перші локомотиви, найбільші телескопи, відомі виробничі інструменти уже тоді визнавались гідними для збереження. Туристичне агентство Томаса Кука здійснювало поїздки на міжнародні промислові виставки. Старі, недіючі підприємства стали предметом інтересу дослідників лише на початку XX ст., коли організовувались перші товариства, зокрема Товариство Ньюкоумена у Британії та США. Інтерес широкого загалу до цієї промислової спадщини виник у 1960-ті роки, а предметом окремого, індустріального туризму вони стали лише у 1980-х роках, коли перші недіючі промислові об'єкти було включено до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Зокрема, у Британії таким об'єктом став Айронбрідж разом з усією інфраструктурою. З того часу фахівці промислової спадщини постійно шукають нові методики залучення туристів до цих недіючих підприємств. Варто відмітити, що між руїнами, наприклад храму і заводу, спостерігається певна різниця у сприйнятті туристом. Якщо перший об'єкт навіть у такому стані буде цікавити любителів історії, то завод з більшою вірогідністю лишиться поза увагою. Об'єкти промислової спадщини рідко відмічають на Google Maps, публікують у соц-мережах, включають до туристичних маршрутів, путівників. Постає питання, як залучити туриста до такого об'єкту [69; 116].

Нині існує два основних підходи щодо залучення промислових пам'яток та предметів минулого до туризму – класичний і критичний. Класичний підхід розглядає більш «традиційні» методи щодо взаємодії з культурною спадщиною, її популяризацією та залученням для туристів. Він здебільшого охоплює туристичні продукти, характерні для промислового туризму кінця XX – початку XXI століття. Основне, на чому акцентує увагу класичний підхід, це музейна діяльність, збереження, догляд та експлуатація історичного промислового обладнання та ландшафтів. Розглядаючи це

комплексно, можна впевнено сказати, що навіть музейна діяльність промислового туризму є вкрай розгалуженою. Для прикладу можна навести Музей народної історії у місті Манчестер (Британія), Мечецький шахтарський музей у місті Пийч (Угорщина) та музей Зансе-Сханс у місті Зандам (Нідерланди). Перший з наведених музеїв розміщений у старій насосній станції та досліджує історію профспілок. Його експонатами слугують профспілкові банери, одяг робітників, фото, документи та інші предмети з побуту простих робочих. Музей у Пийчі розташований у старих винних погребках і тунелях, тому власне демонструє відвідувачам шахти, виробниче обладнання, вагонетки та навіть колекцію видобутих тут мінералів. Зансе-Сханс є музеєм-скансеном, де у привезених сюди старовинних будиночках нині діють музеї, крамниці та житло. Але основний інтерес звісно представляють збережені робочі вітряки. Три вище названих музеї промислової спадщини ілюструють різноманіття підходів до власних колекцій та досвіду, що вони дають відвідувачам. В одних музеях відвідувач лише спостерігає за статичною виставкою, а в інших для нього розпалюють старовинні котли, щоб продемонструвати їх роботу. Таке зокрема роблять у Кембриджському музеї технологій (Британія) [72; 74].

Серед інших сфер класичного підходу варто відзначити чітке бачення щодо збереження та експлуатації промислових пам'яток, ландшафтів та предметів. Від старих телефонних будок до залізничних мостів – класичний підхід вимагає моніторингу та їх обслуговування. При реставрації, за можливості варто використовувати автентичні матеріали і технології створення, щоб не порушувати естетичний вигляд або історичний характер споруди [74].

Однією з головних особливостей класичного підходу є наявність експертних знань у фахівця, що взаємодіє та обслуговує діючі експонати. Вочевидь, не кожен музей має діючі прилади або установки. Проте, як для вітряків із Зансе-Сханс, так і для діючих, до прикладу, програвачів необхідний працівник, що вміє це обслуговувати. Особливо ці міри безпеки

застосовуються якщо матеріали, з яких зроблений предмет, містять ртуть, свинець, уран тощо або сам предмет може нести шкоду для життя. Цей підхід акцентує увагу на матеріальній складовій – подачі колекцій, музейній роботі, автентичності матеріалів, роботі збережених зразків [72; 74].

Критичний підхід значно відрізняється від класичного. Назва походить від «критичного повороту», що стався у розумінні промислової спадщини та її інтерпретації. Дослідники, що використовують цей підхід, зосереджують свою на більш нематеріальних речах, які перетинаються з промисловою спадщиною і туризмом. Здебільшого, критичний підхід опирається на соціальні та гуманітарні науки та піднімає теми рабства, колоніалізму, глобальних конфліктів та зміни навколишнього середовища. Також цей підхід закликає розвивати відчуття приналежності до збереженої спадщини, проте не завжди акцентуватись на матеріальній складовій. Серед прихильників критичного підходу домінує ідея ревіталізації промислової спадщини [74].

Ревіталізація індустріальних об'єктів набирає великого розмаху в останні десятиліття. Саме з цим пов'язують виникнення критичного підходу. Саме поняття ревіталізація у урбаністиці та архітектурі буквально означає процес відновлення, оживлення, відтворення чогось старого, недіючого, занедбаного. Власне, ця ідея оживлення і послужила потужним інструментом у збереженні промислової спадщини, адже змогла дати їм друге життя. Змінюючи напрям діяльності, ці проєкти здебільшого націлені на збереження автентичного середовища та внесення мінімальних змін у оригінальний об'єкт.

Про ревіталізацію об'єктів промислової спадщини, як різновид індустріального туризму, говорить ще одне з перших визначень цього виду туризму : «розвиток туристичних заходів та індустрій на створених людиною об'єктах, будівлях і ландшафтах, що виникли внаслідок промислових процесів попередніх періодів». Про це у своїй статті 1996 року зазначають Джоан Едвардс та Жоан Карлес Льюрдес. Реалізацію цього можна масово

помітити по всьому світу у останні десятиліття. Ревіталізація дозволяє заново вписати в ансамбль міста його історичну забудову – від невеликих ангарів до величезних комплексів підприємств. Це йде на користь громаді й економіці. Адже перетворення старих підприємств на житло сприяє джентрифікації<sup>1</sup>, а створення там музеїв чи творчих центрів позитивно впливає на розвиток креативних індустрій у місті [105].

У той же момент потрібно розуміти, що далеко не всі такі об'єкти взагалі можливо ревіталізувати та відновлювати. Подеколи, цього навіть непотрібно робити. Це може стосуватись комплексів об'єктів, які розташовані далеко за містом або надто малі, щоб розмістити там музей або квартири. На щастя, навіть для такої спадщини можна знайти підхід, якщо зрозуміти чим вона приваблює людей.

Ключем у відповіді на це питання є різноманітні субкультури, молодіжні рухи та навіть інтернет-теорії з міськими легендами. Потрібно зазначити, що популярні медіа мають прямий вплив на ці явища, а отже і на туризм. Особливу роль тут відіграють фільми, а в останні десятиліття і відеоігри. У часи Холодної війни стало зрозуміло, що в будь-який момент світ може закінчитись апокаліпсисом. На фоні цього, стрімкого поширення набуває тема постапокаліптики. Цей жанр фантастики розглядає сценарій існування людства після якоїсь масової катастрофи. Ідея й досі популярна і має мільйони прихильників по всьому світу.

Саме на цьому ґрунті виникають чисельні спільноти, які у різних країнах називаються по-різному. Так, на заході закріпилась назва «урбекс», що походить від слів «urban exploration». На пострадянському просторі домінує назва «сталкер», що беруть початок від серії ігор «S.T.A.L.K.E.R.». Чисельні закинуті промислові комплекси, залишки інфраструктури і техніки стали для прихильників постапокаліптики справжнім скарбом. Адже саме ці залишки людської діяльності, покинуті і бездіяльні як ніщо інше нагадувало

---

<sup>1</sup> Джентрифікація — це процес оновлення та реконструкції занепалих міських районів, що призводить до переїзду до них більш заможних мешканців..



улюблені мотиви з фільмів, відеоігор і книг. Причому, ми можемо помітити чіткі кореляції та сплески інтересу то промислової спадщини. Найпростіше це буде відстежити по виходу серіалу «Чорнобиль» у 2019 році, або вищезгаданій грі «S.T.A.L.K.E.R.» у 2010 році, дії яких відбуваються у Чорнобильській зоні відчуження. Завдяки інструменту Google Trends можна помітити різкі пошвавлення, що стосуються турів до Прип'яті та Чорнобиля. До того ж, чимало учасників подорожей до цих місць повідомляють, що приїхали до Прип'яті надихнувшись грою або фільмом. За таких умов місце, яке вони відвідують, набуває атмосфери та контексту [20; 76].

Проте медіа це далеко не єдина причина, яка штовхає прихильників сталкінгу і урбексу на свої дослідження. Їх можна поділити на багато різних рухів, у кожного з яких свої цілі. Так наприклад, діггінг – це дослідження пусток, а вже руфінг – це про підкорення дахів та високих рукотворних місць. У цьому контексті, що діггерам, що сталкерам і урбексам немає великого значення, чи перед ними старий млин, чи недобудована лікарня. Основне, що приваблює цих людей, є свого роду ескапізм, втеча від реальності та пошук нових емоцій. Відчуття контрасту між покинутими будівлями та природою, що відвойовує своє, є одним з домінуючих. Адже старі розвалини давно вабили допитливих дослідників. Можна згадати хоча б роботи Джованні Піранезі або романтичні руїни в англійських парках [20].

Сучасні міські дослідники переважно активні в Інтернеті та в соціальних мережах. Вони діляться фотографіями на спеціалізованих форумах та намагаються віднайти недосліджені раніше місця. Ці люди ненавмисно роблять послугу для майбутніх поколінь, фіксуючи практично будь-які закинуті будівлі. Часто це єдине, що залишається від цих об'єктів після знесення і повторної забудови. Далеко не завжди ці спільноти цікавляться промисловою спадщиною, проте вони також мають певний вплив на туризм. Адже це не заважає приваблювати увагу до цих об'єктів, особливо поширюючи довкола них міські легенди. У цій паралелі промисловий туризм набуває рис темного туризму. Одним з найвідоміших

прикладів є містечко Орадур-сюр-Глан у Франції, руїни якого умисне не відновлювали після Другої світової війни [20; 102].

Можна помітити, що медіа та інтернет спільноти вносять свою долю у популярність промислової спадщини. Адже для того, щоб відчувати атмосферу улюбленої гри на тему постапокаліптики, буде достатньо навідатись до найближчої пустки. Серед нещодавніх явищ, що популяризують промислову спадщину, є естетика лімінальності та зокрема її прояв – Залаштунки (Backrooms). Ця естетика характеризує місця з дивними відчуттями. Зазвичай це стосується людних місць, що раптом стали безлюдними. Також це часто застосовують для незвичних пейзажів, що різко вибиваються із життя. На фоні цього виник інтерес і до промислової спадщини. Порожні складські приміщення, виробничі цехи, офісні приміщення, сходові прольоти, поля з лініями ЛЕП – усе це стає цікавими локаціями у контексті цієї естетики. Не лише фотосесії, а й звичайні фото пустих кімнат і коридорів стають вірусними. Популярність естетики продовжує зростати, а отже це викликатиме більший інтерес до діючої та покинутої промислової спадщини [83; 87; 89; 90; 96].

Не варто забувати, що туризм, як явище, не обмежується туристичними групами й операторами. Це також і самотійні або групові виїзди до будь-якого бажаного об'єкту. І лише невелика їх частина має бодай якусь інфраструктуру. У той же час покинутий об'єкт, будь це церква чи недобудова, якщо немає пам'яткоохоронного статусу, є більше небезпекою для місцевих мешканців. Нерідкі випадки травм та навіть смертей, що спіткали руферів чи інших дослідників промислової спадщини. Почасти, це лише підігріває інтерес до об'єкту, як наприклад легенда про дівчину Машу, що загубилась у Одеських катакомбах. Ця міська легенда зробила одеські катакомби чи не найпопулярнішими у світі у спільноті урбексів [108].

Загалом, існує ціла низка промислових об'єктів, для яких не підходить музеєфікація чи ревіталізація. Натомість, вони цілком можуть стати локаціями для стрілецьких видів спорту. Одними з найпопулярніших є

страйкбол та пейнтбол. Якщо останній здебільшого послуговується власними локаціями і має більший спортивний ухил, то страйкбол максимально наближений до реальності. Учасники одягаються у військове спорядження, зброя імітує реальні зразки, а дії практично завжди відбуваються у реальних локаціях. Роль останніх відіграють покинуті бази, промислові цехи, міста-привиди, тощо [81; 115].

Окремі спільноти страйкболістів влаштовують масштабні ігрища на певні тематики. Здебільшого домінує постапокаліптика, особливо популярні теми – Fallout, S.T.A.L.K.E.R., Metro 2033. В Україні розвиток такого заняття має великі перспективи, з огляду на велику кількість недіючої радянської спадщини. Це дозволяє організовувати ігри практично в кожному містечку чи селі, де залишився колгосп, закинуте підприємство чи недобудова. До того ж з 2022 року страйкбол став особливо затребуваний і популярний, його навіть впровадили як елемент навчання для військових. З очевидних причин, цей спорт залишиться популярним навіть після завершення війни. Тому це цілком можливий напрям для розвитку промислового туризму [81; 115].

В останні десятиліття промисловий туризм все активніше стосується й діючих підприємств та виробництв. Особливо це стало помітно на фоні економічних змін у європейських країнах. Адже тепер більшість молоді працюють у сфері послуг або взагалі дистанційно. Цілі покоління, які не застали діяльності цих заводів і фабрик, тепер проявляють інтерес до цієї сфери діяльності. Старше ж покоління, у свою чергу, відчуває ностальгію до минулого, тому теж активно цікавиться промисловістю минулого. Задля приваблення туристів на виробничих об'єктах встановлюють спеціальні доріжки, кімнати-музеї, інформаційні таблиці, спеціальний працівник-гід. Основний інтерес представляє безпосереднє спостереження за роботою. Найбільшу популярність мають відомі або знакові для місцевості промислові об'єкти. Наприклад, музей Генрі Форда у Дірборді (США), що розповідає про однойменну компанію. Генрі Форд вніс вагомий внесок у розвиток світової промисловості, а його автомобілі і досі продовжують лишатись

одними з найпопулярніших. Окрім музейної частини, довкола збережена історична забудова, а родзинкою комплексу є екскурсія на завод, де можна поетапно побачити процес виробництва автомобілів [109].

Серед діючих підприємств не менш популярними є кондитерські фабрики. Такою наприклад є Шоколадна фабрика Мейджі, що у Осаці (Японія). Окрім величезної плитки шоколаду, що сама по собі приваблює туристів, тут також проводяться екскурсії, де відвідувачі дізнаються про секрети приготування всесвітньо відомих ласощів [64].

Увагу туристів також приваблюють специфічні або локально відомі виробництва чи ремесла. Так, до прикладу у вищезгаданому Зансе-Сханс діє окрема майстерня з виготовлення традиційного нідерландського взуття – кломпів. Продаж сувенірів – також популярне рішення у такому варіанті. Кондитерські фабрики чи броварні зазвичай одразу мають свій фірмовий магазинчик з продукцією, а інші виробництва можуть наносити свою продукцію на магніти, значки, брелоки. Практично будь яке виробництво, особливо якщо воно супроводжується незвичайною технікою або видовищністю, можна різним чином залучити до туризму. До того ж, окремі дослідження вказують на позитивні економічні зміни, що можуть бути викликані таким впровадженням. Адже екскурсія в саме серце підприємства є ознакою його відкритості і чесності. Окрім туристів, така екскурсія може бути цікавою і потенційним бізнес-партнерам [121].

Проте навіть незважаючи на наведені плюси, більшість діючих промислових об'єктів утримуються не від туризму. Причини на це також цілком очевидні. Адже для потенційного туриста потрібно розробити безпечний маршрут по території, замовити захисне спорядження, зібрати усі необхідні погодження, найняти працівника-гіда, розробити і реалізувати сувенірну продукцію, запустити рекламу, подбати про всі методи безпеки і комфорту. Із-за цих причин, а також із-за економічної невигоди небагато сучасних промислових об'єктів можуть долучитись до туристичної сфери.

Натомість про це варто задуматись відомим промисловим та індустріальним центрам.

Окрему групу складають численні недіючі об'єкти промислової спадщини. При бездіяльності вони за замовчуванням стають точками інтересу для міських дослідників і субкультур. Проте за правильно підібраної стратегії вони мають значні перспективи. Класичний та критичний підхід, ревіталізація, стрілецький спорт, квести та навіть впровадження у туризм діючих підприємств. Усе це – ключі до розвитку промислового туризму.

## **2.2. Особливості розвитку індустріального туризму в різних країнах**

Специфіка індустріального туризму полягає в тому, що він охоплює багато сфер діяльності, секторів економіки, історичних періодів та навіть різних наук. Саме тому, незважаючи на довгу історію, цей різновид туризму досі не має чіткого визначення термінології, видів, ресурсів. Протягом останніх десятиліть робились неодноразові спроби уніфікувати поняття промислового туризму, звести його до спільного визначення або розробити класифікацію. Навіть у Європі, колисці індустріального туризму, погляди та трактування цього явища різняться інколи у сусідніх державах. Проте основна класифікація загалом залишається незмінною – поділ на відвідання недіючої промисловості минулого та сучасних робочих підприємств [105].

У той же час, у розробці видової класифікації можна піти далі. Так, досліджуючи промислову спадщину стає очевидно, що далеко не до всіх її зразків можна залучити однакові стратегії розвитку. І окрім розподілу на діючі та недіючі промислові об'єкти буде слушно розділити їх на одиничні та комплексні. Адже варто мати на увазі, що ревіталізувати та залучити у туризм водонапірну вежу і кораблебудівну верф одним способом ніяк не вийде. Самі підходи тут мусять відрізнятись та враховувати інфраструктуру, розміщення та зручність для реорганізації простору. Так наприклад, для того щоб зберегти і підтримувати у хорошому стані телефонну будку чи ангар

трамвайного депо потрібно значно менше ресурсів, аніж для атомної станції. Проте обидві категорії мають власні плюси та мінуси.

У контексті класифікації видів промислової спадщини, можна розробити власну видову диференціацію. Спираючись на розглянуті впровадження та тенденції в індустріальному туризмі, можна виділити наступні типи :

1) Діюча промислова спадщина. Попри те, що практично увесь первинний і вторинний сектори економіки світу являють собою промислову спадщину, до туризму залучені одиниці із них. Зазвичай лише бренди з світовим іменем або локальною популярністю створюють туристичний продукт. З іншої сторони, вірогідно саме цей тип промислової спадщини має чи не найбільші перспективи для туризму.

2) Музеєфікована спадщина. Це та спадщина, до якої можна застосувати класичний підхід, описаний вище. На таку роль краще всього підходять ті індустріальні пам'ятки, які мають архітектурну цінність, містять автентичне устаткування, або ті які мають визначне значення для галузі, міста, регіону. Саме цей підхід має бути пріоритетним.

3) Ревіталізована спадщина. Це ті об'єкти, до яких застосовується критичний підхід. Чимало з промислових пам'яток надто тісно вплетені в міський ансамбль, проте не підлягають музеєфікації. Тому цей підхід пропонує перетворення їх у креативні центри, житло, виставкові зали або будь що, що не стосується промисловості. Як показує досвід, більшість таких оновлених будівель зберігають свій автентичний вигляд та послуговуються тематикою оригіналу.

4) Незадіяна спадщина. Це вкрай специфічний підрозділ, адже є актуальний практично для будь якої пустки, незалежно від характеру забудови. Ця спадщина зазвичай не пропагується як туристична, проте є популярною у вузьких колах любителів. Ці об'єкти доцільно порівняти з природними печерами. Обидва несуть пряму небезпеку для життя, не пропагуються як туристичні, та є привабливими із-за специфічних умов.

Стратегія розвитку для таких об'єктів вкрай індивідуальна, проте краще всього розвивати там стрілецький спорт, тематичні табори тощо.

5) Невизначена спадщина. Це об'єкти, до яких практично неможливо залучити туриста. Здебільшого це або майже зруйновані пам'ятки або нефункціональні недобудови. Тут буде корисний погляд критичного підходу, який каже, що не уся промислова спадщина може і має бути збережена.

6) Промислові ландшафти. Це не зовсім промислова спадщина у звичному розмінні, проте вона вагомо доповнює її. До таких ландшафтів можуть відноситись рукотворні кар'єри, сопки, водосховища, відвали, копальні, шахти, насипи, канали, тощо. Вони рідко сприймаються окремо від підприємства чи устаткування, що їх створило/обслуговує.

7) Елемент інфраструктури. Здебільшого до цього підтипу неможливо підібрати якийсь туристичний план, проте нерідко вони вагомо доповнюють ландшафт чи ансамбль міста, демонструють розвиток регіону, тощо. Такими наприклад є залізні та автомобільні дороги, мости, стовпи ЛЕП, вуличні ліхтарі, телефонні будки та інше.

8) Устаткування і техніка. Сюди відносяться машини, котли, двигуни, печі, труби, підйомники, екскаватори, вантажівки, вагонетки, ручний інструментарій та будь що, що бере участь у процесі виробництва.

9) Технологічний фонд. Це будь-які предмети, що ілюструють процес розвитку технологій чи промисловості. І хоча сюди підпадає практично вся частка побутової техніки і речей, частиною промислового туризму вони стають лише у певному контексті. Наприклад, коли це музей науки, музей промисловості, музей радіотехніки, автомобілів, тощо.

Промисловий туризм необхідно охарактеризувати залежно від регіону світу. Адже варто враховувати, що промислова спадщина у Німеччині і на Близькому сході може мати протилежне сприйняття і умови розвитку. За соціальним, економічним та культурним чинниками світ умовно можна розділити на наступні регіони : Європейський, Азіатський, Південно-Американський, Північно-Американський, Австралійський, Африканський,

Близькосхідний та Центральноазіатський. Кожен з них має свої особливості та примітні об'єкти, що приваблюють туристів з усього світу. Дослідження кожного з цих регіонів показує, що багато з них мають подібні кейси, багато з яких стали світовими тенденціями.

Варто почати з Європейського регіону, адже саме він став колискою де у 1980-х зародився промисловий туризм інтерес до якого не спадає й досі. За прогнозами дослідників, цей вид туризму так і лишиться нішевим, проте окремі підходи та тренди вносять у це свої корективи. Саме Європа володіє найбільшим промислово-історичним ресурсом, що й зумовлює розвиток відповідного туризму.

Важливу роль у систематизації європейського досвіду відіграє Європейський маршрут індустріальної спадщини (European Route of Industrial Heritage, ERIH). Ця панєвропейська мережа об'єднує промислові об'єкти та музеї з метою підвищення обізнаності громадськості про значення індустріальної спадщини та просування практик сталого розвитку. У 2019 році ERIH отримала сертифікацію Ради Європи як культурний маршрут, що підтвердило її важливість на континентальному рівні. Щорічні конференції ERIH (зокрема у Порту 2016, Копенгагені 2017, Болоньї 2018) стали платформою для обміну досвідом між професіоналами галузі. За підрахунками, за 2019 рік кількість відвідувачів маршруту склала 5,5 млн осіб. Це число майже вдвічі зменшилось у роки пандемії, а саме 2020–2021 роки. Проте вже 2022 року доковідна кількість відвідувачів повернулась. До опитування включено 84 об'єкти маршруту, 3 з яких – в Україні. Це : Музей гірничодобувного обладнання під відкритим небом ПАТ «Арселор Міттал Кривий Ріг», Кар'єр «Південний», Коксохімічний завод та музей «АрселорМіттал Кривий Ріг». З них лише трохи менше половини знаходяться у державній власності. Більшість відвідувачів – молодь, студенти та літні пари [6; 72].

Вагоме місце також посідає проєкт IndusTour, що об'єднує шість регіональних і місцевих органів влади з Кіпру, Чехії, Данії, Франції, Польщі



та Сербії, також демонструє сучасні підходи до промислового туризму. Цей проєкт спрямований на вдосконалення державної політики, пов'язаної з промисловим туризмом, через обмін найкращими практиками та побудову співпраці між політиками, професіоналами туристичної галузі, представниками промисловості та місцевими громадами [82].

Якщо говорити про окремі країни, то варто почати з Британії, яка стала першою в освоєнні промислового туризму. Країна має багату історію у дослідженні та збереженні промислової спадщини, власні здобутки в історії промисловості, особливо ті, які стосуються вікторіанської епохи. Тут зразковим прикладом слугує один з об'єктів ЮНЕСКО у країні – Ущелина Айронбрідж, що представляє собою регіон, який дослідники порівнюють з сучасною Кремнієвою долиною. Місцеві підприємства діяли з XVIII до середини XX століття. Дослідники звернули на нього увагу у 1967 році і в 1986 році включили до всесвітньої спадщини. Комплекс виробництв, обладнання та музеєфікованих просторів є унікальною промисловою пам'яткою. Центральним об'єктом є залізний міст, що на свій час був найбільшою металевою спорудою у світі [84; 116].

Серед інших цікавих об'єктів варто виділити Бліст-Хілл, що являє залишки робітничого містечка, яке нині відновлене і слугує локацією, де турист може відпочити, перекусити і заночувати. На території комплексу збереглось чимало знакових для вікторіанської епохи виробництв : заводи Брослі, Коулполт Китай, Коулбрукдейлі, Джекфілд, а також будинки родини винахідників Дарбі. В кожному з них нині діє тематичний музей. Унікальною є доменна піч Абрахама Дарбі створена на початку XVIII століття і врятована археологами у 1959 році. Серед цікавого також представлений «Інженіріті» – інтерактивний музей промисловості для сімейного дозвілля. Лише один цей об'єкт збирає практично всі можливі види промислового туризму. Музеєфіковані об'єкти, музеї промисловості, ревіталізовані простори, інтерактивні центри та залишки індустріальних об'єктів просто неба. Тут також проходять фестивалі та урочистості. Завдяки

великій увазі до власної промислової спадщини, Британія досі лишається одним з лідерів промислового туризму [84].

Французький досвід має свою специфіку. Країна є учасником ТІССІН – Міжнародний комітет зі збереження промислової спадщини (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage). До всесвітньої спадщини країни входить кам'яновугільний басейн Нор-Па-де-Кале з численними збереженими шахтами та видобувними комплексами. Серед іншої всесвітньої спадщини Франції варто виділити Королівські солеварні та судноплавний канал ду Міді. Решта промислового туризму у Франції розвинена і структурована завдяки асоціації *Entreprise et Découverte* (Бізнес та відкриття), створеної у 2012 році [113; 116].

Франція має вражаючу «класичну промислову спадщину» – шахти, заводи, електростанції. Проте куди цікавішим є дослідження не дуже очевидних підходів до промислового туризму. Прецедентним для Європи є досвід у створенні парку *La Villette* у Парижі, на місці якого раніше знаходилась промислова зона. Цікаво, що окремі зразки устаткування залишили прямо посеред парку, яскраво виділивши їх та перетворивши на своєрідні арт-інсталяції. В інших збережених приміщеннях нині можна знайти музеї, виставки, фудкорти. Парк є найбільшим у країні [119].

Серед діючих підприємств, що притягують туристів, варто виділити парфумерну фабрику *Fragonard* у місті Грасі. Саме там відвідувач може відвідати не тільки музей парфумерії але й повний цикл виробництва продукту, від ботанічного саду до лабораторій. Музей відкрився у 1975 році і досі є прикладом того, що промисловий туризм може приймати найнеочікуваніші форми [112].

Німеччина є одним з лідерів промислового туризму. Окрім декількох промислових об'єктів з надзвичайною модерністською архітектурою, тут також є унікальний за досвідом індустріальний об'єкт. Саме тут знаходиться Рурський регіон, що є просто взірцевим прикладом реорганізації колишнього промислового району. Мова йде не про одне-два приміщення, а про цілу

область, що фактично жила за рахунок промисловості. Після прийняття закону про скорочення викидів, багато шахт і виробництв у регіоні закрились. Натомість, держава почала реорганізовувати регіон – відкривати університети, залучати інвестиції, а в старих приміщеннях почали відкривати музеї, офіс-центри, технопарки. Нині це популярне місце для туризму, що слугує прикладом для інших країн [63].

Серед діючих підприємств в Німеччині можна виділити завод Volkswagen у Вольфсбурзі, де відвідувачі можуть ознайомитись з виготовленням відомої марки автомобілів [106].

Один з найвідоміших у Європі урбекс-об'єктів також знаходиться в Німеччині. Це старі закинуті теплиці, яким спільнота дала назву «Місія на Марс», із-за футуристичного дизайну. І хоча місце не вражає масштабами, воно користується популярністю і також слугує прикладом неочікуваної сторони промислового туризму [92].

Варто виділити досвід країн, які рідко сприймаються з точки зору промислового туризму. Може здатись, що індустріальним туризм в Італії знаходиться у тіні. Проте варто хоча б згадати автомобільний завод Ferrari у Маранелло. Відвідувач може побачити музей та замовити екскурсію виробничими цехами. Не можна не пройти повз Фонду MAST у Болоньї, що відображає процес індустріалізації крізь мистецтво. Частими темами є експлуатація, рабство. Популярним серед широкого загалу туристів є місто-привид Повтольє на Сицилії. Воно було спустошене землетрусом 1968 року і більше не заселялось. Місце, попри свою історію, є популярною локацією для фотографування і прогулянок [13; 73; 94].

Подібне місто-привид можна знайти мало не в кожній країні. Проте для Іспанії місто Бельчите в Арагоні є меморіалом Громадянській війні, яка його й знищила. Залишені руїни церков і будівель стали нагадуванням про жахи війни. Якщо говорити про промисловий туризм по діючих підприємствах, то варто відзначити, що Іспанія тут має гастрономічний нахил. Так, одним з найпопулярніших діючих виробництв, що приймає відвідувачів є винарня

Marques de Riscal у Ельсьєго. Під час екскурсії турист відвідує виноградники, винні підвали та навіть сам спробує відомого напою [13; 111].

Окремо варто виділити пострадянські країни, чий промисловий спадок доволі подібний. У цих країнах, незалежно від Європи, розвивалось сталкерство та захоплення естетикою пусток. Проте і без них, довкола промислових регіонів розробляються плани розвитку. У Польщі навіть існує Маршрут промислових пам'яток (Szlak Zabytków Techniki), що охоплює понад 40 об'єктів. Зразковим прикладом музеєфікації є вугільна шахта «Гвідо». Це діюча шахта де є турист може побачити не тільки роботу шахтарського обладнання але і побачити історію шахтарської справи. А доповнює наповненість шахти тематичне кафе, де туристи можуть відпочити після екскурсії. Також саме у Польщі можна знайти одні з найуспішніших проєктів ревіталізації промислового простору. Таким простором є «Мануфактура» у Лодзі. Вона виникла у 2006 році на місці текстильного промислового комплексу кінця XIX ст. Місце одразу стало популярним, адже у приміщеннях колишнього підприємства постали магазини, кінотеатри, музеї та кафе [30; 91].

Чехія, Словаччина, Угорщина рідко коли сприймаються туристами як місця з багатою індустріальною спадщиною. Проте вони також мають цікаві і перспективні об'єкти. Одним з лідерів у цьому питанні є Чехія; вона є активним членом ERIH (понад 25 об'єктів), членом TICCIN. Серед об'єктів ЮНЕСКО варто виділити Рудні гори або Крушногорижський гірничодобувний регіон, куди входить 22 об'єкти з Німеччини та Чехії. Зокрема, Червона Вежа Смерті, що слугувала сортувальною фарбікою урану в радянському концтаборі. Нині там діє виставка і є плани реставрації та співпраці з іншими музеями. Угорщина також активно просуває промисловий туризм. Країна також є учасницею у ERIH та TICCIN. Популярним у туризмі країни є Токайський винний регіон, включений до ЮНЕСКО. Винокурні та виноградні плантації приваблюють як поціновувачів так і туристів. Словаччина також є членом ERIH. Відомою промисловою

пам'яткою країни є Дубницькі шахти. Саме тут впродовж століть видобували опали для вищих кіл європейської знаті. Екскурсія штольнями дозволить відвідувачу повністю зрозуміти специфіку цього ремесла. Особливо цікавими є затоплені частини, куди можна потрапити разом з професійними дайверами. Попри і іншу, цікаву промислову спадщину, вона слабо залучена у туризмі [7; 51; 72].

Промисловий туризм намагаються розвивати країни Балтії, які є учасницями ERIH. В Естонії, зокрема, існує гірничий музей, що знаходиться під землею. У музеї зібрана виробнича техніка, спорядження та обладнання. Проводяться екскурсії у штольні та на збагачувальній фабриці. Надземні приміщення частково ревіталізовані для сувенірної продукції та кафе. Серед відомих пам'яток Латвії, популярністю користуються зруйновані форти поблизу містечка Лієпая. Побудовані на початку XX століття, форти згодом були покинуті, а для туристів відкрились лише у 1994 році. Нині їх поглинуло море, тож залишки фортифікацій слугують фотозоною і популярним туристичним місцем. Промислова спадщина Литви різноманітна, проте один об'єкт можна віднести до всесвітньо відомих. Це Ігналінська АЕС, що працювала з 1983 по 2009 роки. Після цього станція стала доступною для туристів, але лише у складі екскурсій. Проте справжня популярність чекала на об'єкт після виходу фільму «Чорнобиль» від НВО. Саме Ігналінська АЕС стала основною локацією зйомок для серіалу. І на відмінну від Чорнобильської АЕС, в Ігналінській можна зайти всередину, побачити ядерний реактор, диспетчерську та інші локації з фільму. Усі три країни хоча і не є лідерами у розвитку промислового туризму, все ж володіють цікавою та перспективною промисловою спадщиною для його подальшого розвитку [15; 38; 110].

У подібному становищі знаходяться Балканські країни. Цей регіон має багату природну й історико-культурну спадщину, проте вкрай рідко розглядається туристами як місце з цікавою промисловою спадщиною. Але все ж Балкани мають власні унікальні промислові дестинації. У Болгарії

знаходиться буквально «ікона» радянського бруталізму – «Бузлуджа». Ця футуристична споруда була зведена у 1970-х роках, мала всередині пишні декорації : кольорові мозаїки, розписи, бронзові статуї, вишукані меблі. Після розпаду СРСР почала занепадати і руйнуватись вандалами. Попри це, споруда й досі вабить тисячі туристів – незвична архітектура; дух історії зі збереженими мозаїками; красивий краєвид, що відкривається з вікон приміщення. Це показує, що навіть така «молода» та ідеологічно зафарбована спадщина може бути цікавою для туриста. Загалом, складається враження, що Балкани стали своєрідним місцем для реалізації бруталізму та футуризму у радянські часи. Серед інших відомих прикладів, варто згадати хмарочос у Зениці (Боснія і Герцоговина), монумент Космай близ Белграда (Сербія), Мегарон у місті Чачак (Сербія), будівля банку Тузла (Боснія і Герцоговина), тощо. Країни Балкан, цілком можуть використовувати це культурне надбання для творення власної ідентичності у промисловому туризмі [5].

Азійський регіон є одним з найактивніших у сфері промислового туризму в останні роки. Його динамічний розвиток зумовлений державною політикою окремих країн та зацікавленістю громад.

Лідером регіону є Китай, до якого концепція промислового туризму прийшла на початку 2000-х років. Уже у 2006 році Державна адміністрація культурної спадщини Китаю провела спеціальний форум, де вперше в країні була висловлена думка про збереження об'єктів промислової спадщини. Відтоді інтерес китайської академічної спільноти до цієї теми лише зростає, а Державна адміністрація культурних реліквій країни видала повідомлення про посилений захист таких пам'яток. Уряд навіть прийняв наступні програми : «Національний план розвитку промислового туризму (2015–2025)» та «План дій з інноваційного розвитку промислового туризму (2018–2025)». Це лише підкреслює увагу держави до цього виду туризму [122].

Китай має вражаючі пам'ятки промислової спадщини, серед яких – Великий канал Пекін-Ханчжоу. Ця штучна гідроспоруда тягнеться на 1700 км та існує уже близько 2000 років, що робить її однією з найстаріших.

Завдяки клопотанням китайських дослідників у 2014 році канал внесений до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Визнання значущості власної промислової історії закономірно створює перспективи для індустріальному туризму. Проведені опитування місцевих жителів також кажуть про необхідність залучення промислової спадщини до туризму та пошуку шляхів до її ревіталізації. Зокрема, захист промислової спадщини – це чудова можливість для розвитку креативних індустрій у містах. Одними з найпопулярніших прикладів креативних індустрій у Китаї є 798-й Мистецький район у Пекіні та М50 у Шанхаї. Обидва – старі промислові зони, що перетворились на мистецькі центри. 798-й район є старою військовою базою, а М50 – промисловий район міста. Обидва заселили митці, яких приваблювали великі приміщення за низькими орендними цінами. З того часу минули десятиліття, а тут так і продовжують жити й творити художники, скульптори, музиканти. Старі складські приміщення перетворили на виставкові зали і музеї, майстерні, житло, тематичні кафе. Просто гуляючи по місту люди потрапляють у ці місця і поринають у світ мистецтва [122].

Попередні два варіанти стали прикладами стихійної ревіталізації, адже ці приміщення здебільшого обирались виключно із-за невисокої орендної плати. Дещо інша історія із Power Station of Art у Шанхаї. «Електростанція мистецтва» – це перший державний музей, присвячений сучасному мистецтву у Китаї, і один з найбільших таких музеїв у Азії загалом. Сама ідея помістити його в електростанції, перед тим відреставрувавши її у 2012 році, не була новою. Проте увага держави до промислової спадщини у якості платформи для креативних центрів для Азії є революційною [100].

Попри державну підтримку та інтерес населення, дослідження показують, що промислові міста Китаю сприймають ревіталізацію та промисловий туризм з позиції конкуренції. Натомість Європа та більшість інших регіонів куди більше рефлексують над минулим та прагнуть зберегти власну спадщину як ідентичність.

Японія також активно залучена до промислового туризму. Так зокрема, у 2015 році статус пам'ятки UNESCO отримали «Місця промислової революції Мейдзі в Японії» (Sites of Japan's Meiji Industrial Revolution), що представляють собою 23 об'єкти металургії, суднобудування, вугледобування. Ще одним відомим, внесеним до ЮНЕСКО об'єктом, є Хіросімаський меморіал миру, колишній дім сприяння промисловості, що вцілів після ядерних бомбардувань. Тисячі туристів щороку відвідують його, щоб віддати шану трагедії [116].

Окремі японські міста власноруч розвивають туризм регіону. Наприклад, місто Кітакюсю має офіційну програму промислового туризму з маршрутами, прокладеними сталеливарними заводами. Також у країні добре розвинутий промисловий туризм по діючих підприємствах, особливо по популярних у країні нішах, зокрема – виготовлення локшини. Фабрика Nissin Cup Noodles Museum є однією з таких і цілком виправдовує свою назву. Окрім музею і процесу виробництва, відвідувач може створити власну упаковку для продукту і забрати його додому. До того ж, у Японії діють численні промислові гіганти у сфері електроніки та інші екзотичні виробництва, що приваблюють відвідувачів з усього світу. Це робить країну перспективною для розвитку промислового туризму [71].

В останні роки Південна Корея також активно наздоганяє світ у збереженні індустріальної спадщини й розвитку відповідного туризму. Зокрема, корейська адміністрація з питань культурної спадщини активно вносить промислові пам'ятки до реєстрів. А Міністерство культури, спорту та туризму Кореї з 2014 року веде програму «Культурне відродження об'єктів промислової спадщини» (Cultural Regeneration of Industrial Heritage Sites), що покликана на державному рівні вести відновлення занедбаних індустріальних пам'яток. Особливо яскравим прикладом тут виступає містечко Кунсан, створене як колонія. Нині, старі пустки займають адміністрації, банки, музеї, громадські простори. Унікальним прикладом є Чонгечхон – струмок у центрі Сеулу, що у XX столітті перетворили в канал. А у 2005 році його



реконструювали, додали озеленення, повернули йому природну течію, пішохідні зони, місточки та ніші. Місце вмить стало своєрідним парком, та зоною відпочинку для містян. У країні є значний потенціал щодо туристичного впровадження техногігантів та виробників електроніки. Окрім цього, після занепаду у 1990-х роках вугільної промисловості, у Південній Кореї залишилось чимало занедбаних шахт [68].

Певні особливості розвитку індустріального туризму має Індія. Це найбільша за населенням країна світу, яка стикається з численними проблемами у соціально-економічній сфері. У 2010 році, за межею бідності у країні проживало майже 30% населення. Попри це, туризм є вагомим складовою економіки країни. За даними Всесвітньої ради подорожей і туризму близько 39,2 мільйонів робочих місць країни існують завдяки туристичній діяльності. Індія має потужний внутрішній туризм, який здебільшого носить паломницький характер до святих місць і храмів [101].

Щодо промислового туризму, то окремі пам'ятки Індії внесені до державного реєстру культурної спадщини. А вікторіанський вокзал Чгатрапті-Шиваджі та гірські залізниці Індії внесені до списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Індія має вражаючий промисловий спадок з колоніальної епохи, який нині здебільшого знаходиться у неробочому стані. В той же час чимало підприємств, які продовжують роботу у практично незмінних умовах, можуть стати цікавими для зовнішнього туриста, як свого роду економмузеї чи скансени. Попри таку багату промислову спадщину, індустріальний туризм розвинутий тут вкрай слабо, хоча й має величезні перспективи [116].

Бачимо, окремі країни Азійського регіону, займають в розвитку індустріального туризму лідерські позиції на рівні з європейськими країнами. Проте чимало інших держав мало зацікавлені у розвитку промислового туризму, або взагалі мають небагато відповідної спадщини. Почасти у таких країнах домінує іноземний турист, якого цікавлять місцеві ремесла, природа,

традиції. Відвідини майстерень місцевих майстрів у певній мірі можна назвати промисловим туризмом.

Серед інших домінуючих в індустріальному туризмі регіонів – Австралійський та Північноамериканський. Основні країни цих регіонів – США, Канада, Мексика, Австралія мають подібну історію та навіть промислову спадщину, пов'язану з колоніальним минулим.

Лідером у сфері промислового туризму тут виступають США, які одні з перших виявили зацікавленість в індустріальній спадщині. Держава підтримує збереження цих об'єктів, зокрема, через програму Національної ландшафтної спадщини (National Heritage Areas). До цієї програми, наприклад, включена Металеві річки (Rivers of Steel) – пам'ятка залізообробного виробництва, що нині перетворена на івент- і фестиваль-зону. Окрім цього на місці проводяться екскурсії [103].

Тисячі промислових об'єктів включені до Національного реєстру історичних місць (National Register of Historic Places), а також діють програми для ревіталізації депресивних індустріальних регіонів (America's Industrial Heritage Project). Федеративна система робить розвиток промислового туризму нерівномірним, адже кожен штат сам вирішує як розвивати потенціал своєї спадщини. І все ж США може похвалитись видатними DESTINATIONAMI у сфері промислового туризму [78].

Всесвітньовідомим є Національний музей авіації і космонавтики США, що приваблює сотні тисяч відвідувачів щороку. Музей зберігає найбільшу у світі колекцію літальних приладів і космічних апаратів. Саме тут можна ознайомитись з космічними місіями США та побачити всі елементи цього процесу. Визначною пам'яткою промислового туризму США є Музей науки і промисловості у місті Чикаго. Серед визначних експонатів – захоплений німецький підводний човен часів Другої світової війни, перший пасажирський дизельний потяг, модуль Аполон-8, репліка шахти та залізнична колія прямо у музеї. Промислова спадщина у США активно

підтримується і популяризується громадськими організаціями, федеральними програмами та організаціями [77; 95].

Австралія та Канада мають доволі схожий стан розвитку промислового туризму. Обидві країни включають індустриальні пам'ятки до своїх переліків культурної спадщини та охороняють її. В обох країн є подібний потенціал для розвитку туризму. Для порівняння можна хоча б узяти Баркервіль у Канаді та Кукабура в Австралії. Обидва – закинуті золотовидобувні містечка, що є популярними у дослідників пусток. Це чудові місця для створення економмузеїв чи скансенів для ілюстрації життя та побуту старателів часів золотої лихоманки. Так як ці країни також поділені на штати, то розвивати туристичні стратегії вони можуть незалежно один від одного. Так, наприклад, Штат Новий Південний Уельс у Австралії має власну стратегію розвитку промислового туризму, а сама країна є активним членом ТІССІН (Міжнародний комітет зі збереження промислової спадщини) Канада має федеральну програму по відновленню історичних пам'яток куди також входять і промислові. А штат Онтаріо має власний закон, який дозволяє визначати індустриальні зони для збереження та розвитку [80; 113].

Мексика має подібний досвід проте з власною специфікою. Держава підтримує збереження та популяризацію промислової спадщини. У країні існують спеціальні органи для її розвитку, а програми розвитку часто включають промислові об'єкти. Мексика також є членом ТІССІН та навіть має власний туристичний маршрут «Ruta de la Plata» по старих срібнодобувних шахтах, окремі з яких входять до світової спадщини ЮНЕСКО. Серед іншої промислової світової спадщини можна виділити маршрут «Королівська дорога внутрішніх справ» (Camino Real de Tierra Adentro), що проходить по старих шахтах, копальнях і виробничих центрах. Також ведеться активна співпраця з Міжамериканським банком для проєктів ревіталізації промислових зон. Одним з найпопулярніших місць можна назвати Парк Фундідори, що зроблений на місці старого металургійного заводу. Завдяки значній роботі над довколишнім ландшафтом місце стало

популярною локацією для громадських подій, спортивних заходів, ділових зустрічей. Тут навіть проводились збори ООН, а серед місцевих це популярна фотозона та місце весільних церемоній [99; 113].

Підсумовуючи досвід Північноамериканського та Австралійського регіонів можна провести багато паралелей. Основні країни регіону мають багату промислову спадщину, що лишилась від колоніального минулого. Вона широко представлена шахтами, рудниками, старательськими поселеннями. Виключення становить США, що має одні з найкращих промислових музеїв у світі. Варто також пригадати країни Окреанії, проте там промисловий туризм розвинутий слабо. Значно краще там представлений екзотичний та пляжний туризм.

Наступні регіони мають вкрай слабо розвинений промисловий туризм, першим з яких можна виділити Африканський. З одного боку, він має спільні риси з попередніми регіонами, зокрема основа її промислової спадщини сягає ще колоніальних часів. Африка відома своїми алмазними шахтами, окремі з яких є популярними серед туристів. Наприклад, Алмазна шахта Cullinan у ПАР проводить екскурсії та показує процес видобутку усім бажаючим туристам [70].

Варто відмітити, що ПАР є одним з лідерів у промисловому туризмі Африки. Міське агенство по збереженню культурної спадщини займається й індустріальними об'єктами. Також країна активно втілює проекти ревіталізації, зокрема V&A Waterfront у Кейптауні, що із портової і складської зони перетворилась на популярне місце для відпочинку та ведення бізнесу. Поруч з музеями і готелями, що розмістили у старих портових будівлях, все ще залишаються збережені крани, доки, пристані. Подібний проєкт планується реалізувати для портових і залізничних зон Касабланки у країні Марокко. Єгипет у свою чергу намагається популяризувати Суецький канал та розвинути довкола нього промисловий туризм. У решті країн промисловий туризм розвинутий слабо, зазвичай за рахунок старих закинутих об'єктів, шахт чи міст. Одним з таких є Колманскоп, місто-привид

у Намбії, колишнє алмазовидобувне селище, що нині вкрите пісками. Підсумовуючи, потрібно визнати, що промисловий туризм не є пріоритетним для Африки і лише окремі країни впроваджують його [36; 49; 117].

Роль Південноамериканського регіону в індустріальному туризмі можна порівняти із Африканським та Північноамериканським водночас. Тут так само як і в Африці домінує екзотичний, історичний, курортний туризм. Водночас серед промислового туризму домінує колоніальна спадщина. Зокрема, одним з об'єктів ЮНЕСКО у Бразилії є місто Ору-Прету, що відоме у минулому своєю золотовидобувною спадщиною. Цікавим об'єктом також є індустріальний комплекс середини XIX століття «Промисловий ландшафт Фрай-Бентос» (Fray Bentos Industrial Landscape), на території Уругваю. Комплекс також занесений до світової спадщини, а в одному з приміщень розміщений музей. Проте цікавіший приклад можна знайти у Чилі, де одними з об'єктів спадщини ЮНЕСКО є міста Гумберстоун та Санта-Лаура, що були центрами видобутку селітри у регіоні. На прикладі цих видобувних поселень можна побачити цікаве поєднання міста-привда і музеєфікованої спадщини. Адже місто стоїть пустою з 1960-х років, проте у 2019 році декілька центральних будинків реставрували і перетворили на музеї. У той же час решту міста не чіпали і лише провели консерваційні роботи. Для промислової спадщини це унікальний досвід. Загалом, індустріальний туризм у регіоні розвинутий слабо, хоча окремі країни намагаються актуалізувати колоніальну спадщину, зокрема, кавові і чайні плантації, що стали частиною ідентичності регіону [4; 116].

Цікавим також є досвід Центральноазійського регіону, який має багату пострадянську промислову спадщину, що дає йому значні перспективи для розвитку індустріального туризму. В урбекс-дослідників з усього світу користуються популярністю закинуті промислові об'єкти у цьому регіоні. Без перебільшення унікальним є закинутий ангар з радянською ракетою «Енергія-Буран», що на 1991 рік була готова на 95%. Комплекс знаходиться серед пустель Казахстану і добратись туди можна лише пішки. Проте

дослідники з усього світу проходять цей складний шлях, щоб побачити це місце [114].

Казахстаном та Киргистаном проходить один з об'єктів ЮНЕСКО – середньовічний Шовковий шлях, що залучає багато міст з цих країн до туризму, присвяченого виробництву та реалізації шовку. Окрім цього, країни центральної Азії також мають закинуті виробничі поселення. Проте на відмінну від інших, ці місця носили каторжний характер, адже були концентраційними трудовими таборами. До прикладу, можна навести хоча б Карагандинські вугільні шахти і пов'язані з ними міста-привиди. Місто наразі має музеї шахтарського промислу та політичних репресій, проте чимало об'єктів так і лишаються пустою. Окрім Казахстану, в інших країнах Центральноазійського регіону промисловий туризм розвинутий вкрай слабо, якщо не рахувати промислові пустки, хоча має значний потенціал за рахунок місцевих ремесел, гастрономії, пострадянської спадщини. Подібне можна сказати і про країни Кавказу [116].

Близькосхідний регіон, вірогідно, менше всього покладається на промисловий туризм. Найбагатші міста прагнуть створити враження бізнес-центрів та курортних регіонів, одним з яких є Дубай. Інша частина міст намагається привабити туриста місцевою автентикою, давніми храмами, екзотикою. Хоча, вочевидь, із-за нафтопромислів регіон уже має певний потенціал для розвитку індустріального туризму. Як приклад можна навести село Аль-Мадам, що виникло на хвилі нафтового буму, проте згодом стало пустою, занесеною пісками. Країни цього регіону хоча й мають певні перспективи у впровадженні промислового туризму, нині ваблять туристів зовсім іншими видами відпочинку [65].

### **Висновки до другого розділу.**

Підсумовуючи зарубіжний досвід становлення та особливості розвитку індустріального туризму у зарубіжних країнах варто відмітити, що більшість регіонів світу мають багату промислову спадщину, колоніальну чи місцеву. Звісно, що індустріальний туризм найкраще розвинутий у високорозвинених

країнах Європи, Північної Америки, Японії, Китаї, Австралії. Ці країни активно захищають та розвивають свою промислову спадщину. Дещо слабше цей вид туризму розвивається у Чилі, Бразилії, Казахстані, ПАР, Індії та інших доволі розвинутих країнах. Зазвичай ці країни мають досить розвинуті інші види туризму і рідко звертають увагу на промислову спадщину. Часто основні промислові об'єкти регіонів, що цікавлять туристів, це пустки, колоніальна спадщина, поодинокі об'єкти ЮНЕСКО. Третю категорію найменш розвинених у промисловому туризмі регіонів займає Африка, Близький Схід, Центральна Азія, Південна Америка. Зазвичай це або найбідніші країни, або такі, де справді наразі практично немає промислового туризму як явища.

Характеризуючи види індустріального туризму в зарубіжних країнах можна зробити висновок, що його види і форми в різних країнах мало відрізняються. Майже скрізь можна зустріти ревіталізовані громадські простори, музеєфіковані об'єкти, промислові пустки і міста-привиди, діючі підприємства з екскурсійним супроводом та навіть звичайні музеї з промисловою спадщиною.

## РОЗДІЛ 3

### ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ІНДУСТРІАЛЬНОГО ТУРИЗМУ

#### 3.1. Вітчизняні практики впровадження індустріального туризму

Індустріальний туризм в Україні почав активно розвиватись в останні десятиліття. Базою для розвитку цього виду туризму є вражаюча промислова спадщина, що збереглась на території України. Від найдавніших середньовічних солеварень і шахт до імперських і радянських підприємств. Індустріальний туризм є дуже різноманітним і до нього можуть входити практично будь-які діючі або закинуті будівлі виробничого або спеціального призначення.

Чого лише варті чисельні пам'ятки і техногенні ландшафти Кривбасу. Кривий Ріг є першим в Україні містом, яке прийняло Програму розвитку промислового туризму на 2013–2015 роки. З 1 березня 2013 року існував відділ промислового туризму, створений при комунальному підприємстві «Інститут розвитку міста Кривого Рогу». Була створена координаційна рада, яка займалась питаннями у розвитку промислового туризму, туди входили як представники організацій, так і промислові підприємці, туристичні фахівці, вчені краєзнавці. Одне з основних завдань, яке програма ставила перед собою, це ліквідація негативної стереотипної думки про Криворіжжя, як про депресивний індустріальний регіон із жахливим довкіллям. Влада міста була зацікавлена в представленні Кривого Рогу як потужного центру індустріального туризму. Серед інших завдань програми можна згадати : підвищення уваги українців до туризму всередині країни, залучення міжнародних грантів та інвестицій, розвиток туристичної інфраструктури, розробка туристичних програм та маршрутів, підвищення рівня сервісу, розвиток маркетингу та реклами, покращення професійної підготовки кадрів, забезпечення безпеки та комфорту туристів та інші [34].

Вже у 2014 році в результаті реалізації програми було досягнуто певних результатів. Так, в першу чергу було створено міський реєстр



пам'яток промислового туризму та створено вебсайт «Діюча індустрія», де можна більше дізнатись про ресурси промислового туризму. Були проведені соціологічні опитування населення, щоб краще розуміти їх туристичні вподобання, і на їх основі створено мережу тематичних екскурсійних маршрутів, які розраховані на різних туристів. Місто брало участь і презентувало свої можливості на V Міжнародній виставці у м. Забже, V Європейській конференції з індустріального туризму та II Київському туристичному форумі. У листопаді 2013 року у Кривому Розі був проведений власний I Міжнародний науково-практичний форум «Індустріальний туризм : реалії та перспективи». З метою реклами було підготовлено спільні передачі з телеканалами «1+1» та «Україна», розроблений логотип промислового туризму міста [34].

У 2017 році владою міста Кривий Ріг було проведено меморандум з найбільшими промисловими гігантами міста щодо розвитку і співпраці у сфері індустріального туризму. Варто додати, що місто є єдиним в Україні, яке входить до Асоціації «Європейський маршрут індустріальної спадщини» (ERIH) і навіть брало участь у тематичних флешмобах. Повноправним членом ERIH Кривий Ріг став у 2018 році, і з того часу активно приймав участь у заходах організації. До ERIH увійшли 5 об'єктів міста : кар'єр АТ «Південний ГЗК», кар'єр ПрАТ «Інгулецький ГЗК», коксохімічне виробництво ПАТ «Арселор Міттал Кривий Ріг», музей просто неба гірничого департаменту ПАТ «Арселор Міттал Кривий Ріг», скансен гірничої техніки ПрАТ «Північний ГЗК» [34].

Найбільшим у Європі і одним з найбільших у світі є кар'єр «Південний ГЗК», що є практично основним місцем видобутку залізної руди в Україні і разом з цим головною пам'яткою промислового туризму у Кривому Розі. Південний гірничо-збагачувальний комбінат, якому належить кар'єр, засновано 1955 року, проте туристів туди почали водити відносно нещодавно – у 2014 році. Глибина кар'єру сягає близько 400 м, довжина 3 км, а ширина 2,5 км. Площа кар'єру сягає 570 гектарів, що майже втричі більше за

князівство Монако. У 2023 році, за даними Державного агентства розвитку туризму, кар'єр увійшов до шести «Туристичних магнітів» Дніпропетровщини. Екскурсії дозволяють не лише помилуватися краєвидами, а й побачити роботу гігантської техніки та навіть стати свідком промислових вибухів [33; 43].

У кар'єрі можна ознайомитись з роботою різної гірничої техніки : великовантажні ЮідаЗи, думпкари, електропоїзди з вагонами, екскаватори, бурильні машини. Завдяки цьому туристи на власні очі бачать процес видобутку та перевезення залізної руди. Окрім того, раніше двічі на місяць відвідувачі мали можливість побачити видовищний масовий вибух. Задля зручності і безпеки відвідувачів, керівництвом комбінату прийнято рішення про створення спеціального оглядового майданчика. В середині розміщений інформаційний стенд з інформацією про параметри та історію кар'єру. При ПГЗК існує також музей, присвячений кар'єру і праці робітників. Кар'єр ПрАТ «Інгулецький ГЗК» подібний до Південного, а по глибині навіть перевищує його. Хоча він не настільки затребуваний у туризмі [33; 43].

Продовжуючи тему пам'яток Кривбасу, варто назвати ще декілька, наприклад, скансен гірничої техніки ПрАТ «Північний ГЗК», що є єдиним скансеном подібної спрямованості в Україні. Тут, прямо перед будинком культури ПАТ «ПівнГЗК», представлена неробоча гірнича техніка : відреставровані ковші екскаваторів, вантажний вагон-самоскид 2ВС-105, поруч з ним шахтний електровоз К-10 із вагонеткою, який 20 років працював на криворізьких рудниках. Трохи поодаль стоїть великий жовтий бульдозер Т-330 і кар'єрний самоскид «БелАЗ» 7540. З інформаційного стенду, розміщеного поруч, можна дізнатись, що він здійснив близько 94 тисячі рейсів. Також присутні стрічкові конвеєри, дробарка з дробильної фабрики, сепаратор рудозбагачувальної фабрики. Біля кожного об'єкту присутня табличка з текстом, який в повній мірі може розповісти туристу про призначення того чи іншого пристрою або механізму [28; 31; 52].

«Криворізькі гори» – неофіційна назва низки відвалів пустої породи, які сформувалися внаслідок діяльності кар'єрів, шахт та гірничо-збагачувальних комбінатів. Тонни пустої гірської породи нагромаджуються тут з 1881 року. Проте вони не розташовані в одному місці, це кілька різних відвалів, об'єднані збірною назвою «криворізькі гори». Найбільш видовищними є Бурщицький, Петровський та Першотравневий відвали. «Гори» покриті густою рослинністю, чисті і пристосовані для відвідувачів. Сюди організовують невеликі походи, влаштовують забіги, у вільний час ентузіасти насаджують більше рослинності. З висоти відкривається захоплюючий вигляд на місто, особливо у нічний час. Вірогідно це один з найкращих способів для ревіталізації промислових відходів. Інший техногенний ландшафт регіону – Червоне озеро також популярне у туристів. Проте, на відмінну від «гір», озеро токсичне і несе небезпеку для довкілля. У цьому випадку туризм не має бути у пріоритеті над природою [28; 35; 56].

Унікальним промисловим об'єктом є шахта «Гвардійська» – одна з небагатьох діючих шахт Європи, де проводяться екскурсії. Вони тривають близько 3 годин, проте перед цим потрібно на місці пройти медогляд та інструктаж з правил техніки безпеки і правильного поводження на виробництві. Під час екскурсії відвідувачі із середини бачать роботу шахти – процеси буріння, дослідження руди в лабораторіях, розвантаження вагонеток з рудою, мають можливість побувати в місцях, де працівники ховаються в разі аварійної ситуації. Особливе враження туристи отримують, коли спускаються на ліфті на саме дно шахти, на глибину 1430 метрів. Після цього, відвідувачі піднімаються на оглядовий майданчик, що розташований на дворі стовбура шахти «Нова». Там, з висоти 80 метрів відкривається гарний краєвид на місто і природу [60; 61].

Як бачимо, Криворіжжя має велику концентрацію об'єктів індустріального туризму і активно цим користується, стаючи прикладом для інших промислових міст. Можна сказати, що ініціативу впевнено підхопило Запоріжжя. Адже окрім Хортиці, місто славиться своїми підприємствами та

промисловою спадщиною. На 2019 рік міська влада почала активно просувати індустріальний туризм у місті. Зокрема, створений новий туристичний маршрут STEEL'NE MISTO «Z», де основним компонентом був ПАТ «Запоріжсталь». Екскурсанти могли побачити масивні доменні печі, конвертори, прокатні верстати та навіть взяти участь у виробництві. Також вагомими DESTИНАЦІЯМИ індустріального туризму є. Зокрема, музей техніки Богуслаєва та «Фаєтон». Перший музей представляє підприємство «Мотор Січ», де поряд з раритетними мотоциклами зустрічаються ракетні двигуни. Окрім цього, тут зібрана велика колекція фототехніки. Експозиція «Фаєтона» презентує колекцію з понад 200 автомобілів різних епох – від робочого «Форда» 1916 року до сучасних моделей. Ця позитивна динаміка промислових міст України показує поступовий розвиток промислового туризму в країні. Можливо, якби не пандемія Covid-19 та Велика війна, то індустріальний туризм став би масовим явищем для багатьох міст. Проте по всій Україні можна знайти ще десятки і сотні цікавих місць, які варто відвідати. Розглянемо ще кілька найвідоміших з них [18].

Чи не головними пам'ятками промислового туризму в Україні є місто Прип'ять та Чорнобильська АЕС. За популярністю це пам'ятки світового масштабу. Такої уваги, вірогідно, не отримувало жодне місто-привид чи промислова пам'ятка. Саме тому, це унікальне і водночас трагічне місце користується великою популярністю у туристів. Крім самого міста, головні об'єкти інфраструктури, які хоче відвідати кожен турист, це Реактор № 4 та «Дуга».

Щодо реактору, де відбулась аварія, то вільний прохід для туристів під саркофаг заборонений, але разом з екскурсоводом це можливо. Таким чином можна побачити все на власні очі. Особливої уваги заслуговує «слоняча нога» – ядерне паливо, метал та інші матеріали, які під час вибуху розплавившись і згодом застигли як лава. Окрім реактора та закинутих будівель міста, туриста може зацікавити радіолокаційна станція «Дуга» або «російський дятел», як її прозвали американські радіолюбители. У роки

холодної війни вона використовувалась для виявлення пусків міжконтинентальних балістичних ракет, а зараз лише слугує німим пам'ятником тієї епохи [17; 58].

До російсько-української війни тисячі туристів з України та всього світу щороку відвідували Чорнобиль, проте кожен – із своєю метою. Чорнобиль популярний за кількома причинами : це унікальний об'єкт, ціле місто-привид із своєю сумною історією; образ міста популярний в масовій культурі – зокрема, це серіали, документальні фільми, тощо. Проте поновому на Чорнобиль туристів змусила поглянути уже неодноразово згадана комп'ютерна гра S.T.A.L.K.E.R., розроблена українською ігровою студією GSC. Там аварія на ЧАЕС породила аномальні зони, магічні артефакти та мутантів. За мотивами гри уже написані десятки книг, які також розповідають про місто. Таким чином, одні з основних відвідувачів Чорнобильської зони відчуження – фанати ігор, книг та серіалів. З цього можна зробити висновок, що об'єкт може мати будь-яку історію, навіть вигадану, проте вона все одно буде приваблювати туристів [59].

Також порівняно нещодавно, завдяки медіа, на туристичних маршрутах з'явився новий цікавий промисловий об'єкт – Кочубеївські штольні. Шахти працювали недовго на початку XX століття поки не були покинуті. Лише 2016 року, майже через століття після закриття шахт, сюди прибуває знімальна група. Саме цю локацію обрали для зйомки фільму «Червоний» за романом Андрія Кокотюхи. Після виходу фільму кількість бажаючих побачити старі штольні різко збільшилась. Добре, що знімальна команда залишила тут декорації та дерев'яні сходи, по яких безпечно можна спуститись до шахти. Кар'єр сам досить малий – всього 185 метрів. Проте від нього уже йдуть 5 штолень, загальна довжина яких близько 250 метрів. Об'єкт є цікавим не тільки для прихильників фільму і творчості Андрія Кокотюхи, але й для любителів індустріального туризму. А та невелика кількість декорацій, які залишила тут знімальна група, дозволяє побачити як виглядала шахта у свої кращі роки [24].

Попередні два об'єкти певною мірою заробили свою славу завдяки відеоіграм, фільмам чи книгам. Проте в Україні також є покинуті промислові об'єкти інтерес довкола яких зародився стихійно. Одним з найпопулярніших таких комплексів військова радіолокаційна станція «Памір». Створена на кордоні з Румунією у часи Холодної війни вона мала стратегічне значення. Знаходиться на висоті 1565 метрів, була покинута у 1995 році. З того часу різними шляхами місце почало приваблювати туристів. Спочатку це були поодинокі мандрівники, проте у 2016 році тут зняла кліп переможниця Євробачення-2016 Джамала. Красива локація, поєднання безкраїх гір і футуристичних куполів військової станції стали вмиль популярними. Місцева влада оцінила потенціал пам'ятки і з того часу проводить там щорічний етно-фестиваль [47].

Таким чином, можна зробити висновок, що навіть невідому промислову пам'ятку можна зробити популярною при правильній подачі і суспільному резонансі. А подібних локацій по всій Україні сотні, якщо не тисячі. Пригадати хоча б декілька з них буде корисно для розуміння багатства незадіяної промислової спадщини. Морозівський і Костянтинівський вугільні розрізи з величезними роторними екскаваторами. Значна частина промислового обладнання затоплена під водою, тож місце є цікавим навіть для дайвінгу. Сюди ж можна додати стару обсерваторію на горі Піп Іван, яку прозвали «Білий слон». Цей об'єкт планувалось відреставрувати, проте наразі проєкт заморожений. Але локація досі залишається улюбленою серед туристів. Згадуючи наукове устаткування, неможливо оминати станцію іоносферних досліджень у Змієві Харківської області та РЛС «Дніпро» поблизу Мукачева. Величезні антени та загадкові наукові пристрої минулого ваблять екстремалів і дослідників промислового спадку. Цікавим місцем також є Київський автобусний парк №7. Парк представляє собою Ротонду з масивною колоною по центру та численними неробочими автобусами по колу. Серед місцевих це популярна фотозона та місце для розваг у молоді. Більшість з наведених об'єктів відомі лише у

вузьких колах урбекс-любителів та досвідчених туристів. Проте буквально одне популярне відео у соц-мережах і це стане популярною туристичною локацією [21; 23; 29; 32; 48].

Таких об'єктів чимало в Україні і на прикладі станції «Памір» кожен з них може стати відомою туристичною локацією. Проте це лише перший крок до залучення промислових пусток. Наступний – ревіталізація.

Вірогідно чи не найвідоміший приклад належить Радомишлю. Замок Радомисль, як його назвала власниця Олена Богомолець, був ревіталізований із старого млина межі XIX–XX століття у 2007–2011 роках. Першопочатково це мало бути приміщення для музею домашньої ікони, колекцію яких збирала власниця. Проте з часом, у замку з'явилися готель, ресторан, майстерня папірня, парк із скульптурами та сад. Декілька приміщень млина були зведені у модному тоді «цегляному стилі», та доволі добре збереглися [42].

Під час будівельних робіт вигляд млина дещо змінили – до невисокої вежі добудували поверх, зі стін винирнули фахверкові балкони та еркери, а дахи вкрились мансардами та шпильями. Попри це, загальна композиція залишається стриманою, навіть на добудованому поверсі вежі використали таку ж червону цеглу та повторили тинькування. Нині замок приваблює тисячі туристів щороку, тут проводяться івенти, концерти, презентації [42].

Територія довкола замку з парком скульптур XVIII–XIX століття добре резонує з атмосферою «замку», а його самого ставлять в топи найгарніших замків і палаців України. Це чи не прямий приклад для багатьох млинів і промислових споруд в інших містах України. До прикладу, взяти парові млини в Охтирці Сумської області, Лубнах Полтавської області, Одесі, Житомирі, Луцьку [42].

Щодо індустриального туризму на Волині, варто згадати Музей науки і техніки у розважальному центрі «Адреналін», де знаходяться сотні зразків техніки минулого : радіо, програвачі, телефони, камери, фотоапарати, друкарські машинки і комп'ютери. Простір вміщає чисельні інтерактивні

зони, де перевіряються закони фізики, оптичні ілюзії, фізичні можливості. Музей внесений до списку ERIH [8]. Нещодавно Музей науки і техніки відкритий у Луцькому національному технічному університеті.

Успішний досвід у ревіталізації притаманний не лише західним областям. Одним з найпопулярніших проєктів можна назвати Арт-завод «Платформа» та «Механіка». «Платформа» розташована у приміщеннях та на території Дарницького шовкового комбінату у Києві. Зараз тут креативно-освітній кластер, коворкінгова платформа, подієвий та концертний майданчик. «Платформа» заснована у 2013 році і миттєво полюбилась киянам і гостям міста. Тематичні фестивалі проводяться тут практично щомісячно, тому місце сміливо можна назвати одним з найбільших креативних центрів України [2].

Проєкт «Механіка» концептуально дуже нагадує «Платформу», проте вона розташована у Харкові, заснована у 2018 році. Локація розміщувалась у стінах колишнього паровозобудівного заводу XIX століття. На жаль наразі «Механіка» практично припинила свою роботу та повністю підключилась до волонтерських програм [1].

Подібні приклади існують і в інших містах, наприклад Арт-центр «Фабрика повидла» у Львові, що розташована у старій неоготичній фабриці повидла і консервованих фруктів. Ревіталізований простір миттєво став улюбленим місцем художників, театральних труп, організаторів заходів, активної молоді. Ці приклади ілюструють, що промислова спадщина виявляється чи не найпридатнішою локацією для сучасного мистецтва і креативних індустрій [85].

Ми бачимо, що значне місце в індустріальному туризмі займають саме промислові руїни, ландшафти та ревіталізовані об'єкти. Проте до повномасштабного вторгнення чимало діючих підприємств також запрошували до себе на екскурсії. І хоча в Кривбасі є працюючі шахти і кар'єри, з початком війни потрапити туди стало складніше. Ще одним яскравим впливом війни на цей підвид туризму є завод Roshen у Вінниці. Раніше він



активно приймав відвідувачів та наразі на офіційному сайті вказано, що екскурсії поновляться після війни [62].

Промисловий туризм по діючих об'єктах раніше був більш розвинутим. Чого лише варта екскурсія Одеським портом, що видно практично з будь якої точки набережної. Під час поїздки відвідувачі мали змогу побачити техніку, термінали, вантажні крани, цистерни і елеватори а також ціле міні-місто необхідне для функціонування порту. Також серед «Мекк» промислового туризму в Україні не можна обійти сторону ДніпроГЕС. Свого часу вона мала рекордні розміри і до війни була відкрита для екскурсій. Під час екскурсії гості відвідували машинні зали, шлюзи, підводні канали, а також красиві краєвиди Дніпра. Родзинкою можна вважати навіть сам маршрут, адже екскурсанти проходять його по річковому трамваї. Ще однією цікавою DESTINATION серед діючих підприємств можна вважати завод «Інтерпайп сталь» у Дніпрі, що є найбільшим електросталеплавильний комплексом у Європі. Окрім виробничого устаткування та новітніх технологій, екскурсійний супровід збагачували арт-інсталяції датсько-ісландського художника Олафура Еліассона. Останнім знаковим об'єктом є колишній завод «Артвайнері» на Донеччині. Це завод шампанських вин, де за 150 грн. можна було дізнатись про процес приготування вина, побачити приміщення цехів та зробити дегустацію у фірмових винних погребках. Цей завод це чіткий приклад впливу війни на промисловий туризм, адже завод «Артвайнері» знаходився у Бахмуті та був розграбований бійцями ПВК «Вагнер» [50].

І все ж, навіть в умовах війни промисловий туризм продовжує розвиватись. Так, наприклад, навіть зараз можна завітати на екскурсію у депо Київського метрополітену, на власні очі побачити величезний ангар та всі сучасні й колишні поїзди, що курсують метро. Наявний і вагон-музей, де екскурсію проводить один з машиністів. Цікавою і малоочевидною екзотикою, про яку рідко кажуть у контексті промислового туризму, є

«стосунки» людини і машини. Тому тут також можна дізнатись про всі особистісні сентименти машиністів до своїх металевих коней [55].

### **3.2. Перспективи розвитку індустріального туризму як складової туристичної галузі в Україні**

Зважаючи на значну промислову спадщину в Україні індустріальний туризм має перспективи розвитку. Головною причиною, яка загальмувала і стримує розвиток індустріального туризму є російсько-українська війна, яка сильно вплинула на розвиток туризму в Україні, зокрема промислового. Адже не можна ігнорувати той факт, що багато туристичних агентств просто закрились або переформатували свою діяльність. Відновлення туризму як явища почалось лише ближче до осені 2022 року і то лише в західних регіонах України. Згодом країна почала звикати до воєнного стану, а люди навчились жити в умовах обстрілів та локдаунів. Туризм знову став затребуваний, поволі повертаються фестивалі, реалізуються маршрути [22]. Однак, зажаючи на те, що більшість великих промислових пам'яток все ж знаходяться в південних регіонах України, про розвиток індустріального туризму ми зможемо говорити вже по завершенню Великої війни.

Характер промислового туризму часто передбачає зв'язок з іншими різновидами туризму – темним, гастрономічним, подієвим, історичним, військовим, екстремальним тощо. Це робить його дуже варіативним, а саму промислову спадщину – гнучкою до адаптацій. І хоча окремі об'єкти вочевидь мусять підлягати музеєфікації, більшість сучасних практик промислового туризму передбачають ревіталізацію зі збереженням планувань і конструкцій. Буде доречним сказати, що Україна, як і багато інших країн, пропустили етап «класичного» підходу, якщо лише не брати до уваги робітничі екскурсії радянського періоду. Проте як такі, промислові пам'ятки зазвичай не включались у туристичні маршрути, хоча й були предметом гордості у соціалістичних шпальтах новин.

Якщо говорити про перспективи розвитку індустріального туризму в Україні, варто відзначити два його напрямки, які розвиватимуться по-іншому. Перший – недіючі промислові підприємства, другий напрям – працюючі підприємства. Розвиток індустріального туризму тут відбуватиметься по-різному, з певними особливостями.

Недіючі промислові підприємства, які вже стали історією, найчастіше знаходяться у стані пустки. Для того, щоб вони стали об'єктами промислового туризму, потрібні певні зусилля для того, щоб зробити їх насамперед безпечними для туристів. Окрім того, потрібно визначити найбільш вдалі точки огляду. Важливим є інформаційне наповнення об'єктів промислової спадщини, адже іноді можна нічого не знати про його неймовірну цікаву історію. Тому необхідне встановлення інформаційних стендів, вказівників напрямів руху та ін. за допомогою яких навіть неогранізовані у групи туристи й без екскурсійного супроводу могли оглянути об'єкт.

Другий напрям індустріального туризму – екскурсії на працюючі підприємства. Здебільшого вони не дуже охоче приймають туристів та й рідко розробляють екскурсійні маршрути на своїх фабриках і заводах. Особливо це стосується приватних промислових підприємств, які не хочуть бачити у себе туристів та екскурсантів. Вони вкрай рідко впроваджують екскурсійний супровід чи кімнату-музей. Адже здебільшого такі дії є нерентабельними та створюють додаткову відповідальність керівництву за життя й безпеку екскурсантів. Окрім того, до початку війни та й до сьогодні немає державної стратегії розвитку промислового туризму, адже для того, щоб його розвивати на діючих підприємствах у широких масштабах, потрібна розробка певних, але єдиних правил, можливо навіть на певний період і пільг, щоб підприємства розвивали цю галузь.

Разом з тим, існують підприємства, як навіть в умовах війни повертаються до розвитку індустріального туризму. Говорячи про перспективи розвитку індустріального туризму в Україні, насамперед варто

звернути увагу на Кривий Ріг, який просто переповнений промисловими спорудами і має найбільше досвіду у розвитку промислового туризму. У місті є більше 250 об'єктів промислової спадщини : залізниці, гідротехнічні споруди, мости, шахти, кар'єри, фрагменти стародавніх гірничопромислових ландшафтів і, звісно, самі промислові комплекси. Умовно можемо поділити усе це на три категорії : «Працююча індустрія», «Техногенний рельєф» та «Індустріальна спадщина» [34].

«Працююча індустрія» включає до себе діючі підприємства, зокрема : найбільший гірничо-металургійний комплекс в Європі «Арселор Міттал Кривий Ріг»; вісім великих залізрудних шахт, серед яких є найглибші в Європі; чотири гірничо-збагачувальних комбінати; більше 90 фабрично-заводських об'єктів [34]. «Техногенний рельєф» представлений зміненими людиною природними ландшафтами : 89 відвалів, 26 провалів, 15 хвостосховищ, 27 спелестологічних об'єктів, 11 кар'єрів [34]. «Індустріальна спадщина» представлена залишками недіючих і закинутих об'єктів, гідротехнічних споруд, мостів, залізниць, залишків робітничих поселень тощо [34].

Досвід, нагромаджений промисловими підприємствами Кривого Рогу, може стати зразком для інших промислових міст України. Адже навіть сьогодні, 2025 року, підприємства Кривого Рогу продовжують розвивати індустріальний туризм. Зокрема, організовуються екскурсії на залізрудний кар'єр Південного гірничо-збагачувального комбінату (Південний ГЗК). Туристів вражають велетенські масштаби кар'єру (його площа 570 гектарів), «марсіанські пейзажі», внутрішня залізниця, власний ботанічний сад, який тут створюють, а ще – Музей гірської техніки просто неба та ін. Навіть в умовах війни кар'єр увійшов до Туристичних магнітів Дніпропетровщини [43].

Сьогодні, підсумовуючи вже наявний досвід Кривбасу у розвитку індустріального туризму, наголошують, що саме туризм сприяв відкриттю «Промислового Кривбасу» [54].

Прикладом того, що індустріальний туризм в Україні має перспективи розвитку, варто сказати про досвід Запоріжжя. До війни місто почало реалізовувати власні концепції й маршрути промислового туризму. Завод Запоріжсталь розробив ознайомчі маршрути підприємством, які в час пандемії і з початком війни припинилися. Однак 2024 року екскурсії на Запоріжсталі відновились. Окрім того, 2024 року на заводі створений віртуальний тур «Шлях сталі», який знайомить з історією і сьогоденням підприємства. Це своєрідна освітня і профорієнтаційна робота, яку проводить Запоріжсталь насамперед з учнями і студентською молоддю, [10; 19].

Отже, можна впевнено казати, що міста, промисловий бум яких прийшовся на ХІХ століття, мають перспективи для розвитку промислового туризму. Навіть порівняно незначні, проте вагомі для місцевості підприємства мають бути збережені і актуалізовані.

Хоч окрім війни існують й інші причини, які не дозволяють індустріальному туризму розвиватись, серед яких : відсутність, або недостатня кількість інформації про об'єкти, як про туристичні дестинації; відсутність на місцях туристичних підприємств, які б реалізовували індустріальний туризм; низький рівень обслуговування, який можуть надавати самі підприємства; низький рівень маркетингу та реклами індустріальних пам'яток; відсутність або низький рівень інфраструктури для туристів, сервісу, розваг. Нині до цього варто додати військові дії, що йдуть в окремих регіонах, стратегічність багатьох виробництв, економічний спад та ін. Однак перспективи в індустріального туризму є, адже Україна має потужний ресурс для його розвитку.

Налагодження рекреаційно-туристичної діяльності у промислових регіонах стимулювало б розвиток матеріально-технічної бази, сприяло б формуванню позитивного іміджу регіону та залученню додаткових фінансових надходжень, що, в свою чергу, сприяло б досягненню максимального соціально-економічного ефекту. Тому промислові регіони

повинні використовувати свій унікальний туристичний ресурс. Привабливість таких регіонів буде обумовлена наступними показниками : наявність унікальних індустріальних об'єктів або техногенних утворень, популярність ключових промислових підприємств, відкритість цих підприємств для відвідувачів, забезпечення безпеки туристів, транспортна доступність, наявність інфраструктури, яка забезпечить комфортне перебування відвідувачів.

Серед промислової спадщини яку можна знайти по всій країні, варто назвати млини – електричні, дизельні, водяні, вітряні – вони практично рівномірно розташовані по всій Україні. Наразі їх важко назвати вагомими DESTINATIONAMI у промисловому туризмі, проте їх популярність з часом зростає, а громади починають замислюватись про їх відновлення. Зокрема, чудове уявлення про стан українських млинів дає проєкт «Карта млинів України». Завдяки ній можна помітити поширеність різних типів млинів, стан, архітектуру залежно від території і виду. На карти бачимо, що у найбільшій небезпеці знаходяться вітряки, адже вони будувались переважно з дерева. І хоча багато з них збережені у музеях-скансенах і доступні для огляду туристами, від решти скоро не буде що рятувати [88].

Чи не найкращий приклад збереження вітряків в урочищі «Совин яр», що у Хмельницькій області. Три вітряки німецького типу в оточенні квітучих полів приваблюють туристів і є популярною фотозоною та місцем релаксу. Вітряки зустрічаються і в інших українських музеях-скансенах : Пирогові, Рокинях, Стецівці, тощо. Окремої уваги заслуговують вітряки, якими опікується сама громада. Такий приклад можемо зустріти у селі Теклине, Черкаської області, де громада сама відремонтувала і підтримує збереження власного млина. Популярним також є млин у селі Пустовіти, Київського району. Тут громада також практично повністю відновила старий вітряк голландського типу, а всередині організувала невеликий музей. На жаль, наразі цей млин знову потребує реставрації. У селі Ясень Івано-Франківської області громада на чолі з організацією «Українська Жіноча Варта» відновила

старий водяний млин і перетворила його на музей хліба, який діє й досі. Таким чином, млини поступово стають дедалі більш залученими до промислового туризму України [88].

Досить актуальними об'єктами є й маяки, яким присвячують марки і популяризують як візитівки прибережних міст. Цілком можливо, у майбутньому роль поширеної промислової пам'ятки займуть колгоспи та інші, неочевидні зараз, об'єкти техногенної спадщини.

Варто відзначити, що в Україні спорадично сформувалась власна урбекс спільнота міських дослідників під назвою сталкери. У минулі роки саме вони були основним рушієм популяризації індустріальної спадщини. Багато із нині знищених об'єктів востаннє детально зафіксовано саме цими людьми. Проте часи форумів і вузьких спільнот минають і в часи глобалізації і соцмереж зацікавленість навіть такими промисловими об'єктами різко зростає. Окремі з таких пам'яток сприймаються ледь не виключно як фотозони. До прикладу можна навести руїни Тараканівського форту, де проходять весільні церемонії та фотосесії. Можливо, якби форт був реставрований, то втратив би частину атмосфери яка так полюбилась відвідувачам. Він, як і чисельна недіюча промислова спадщина, представляє пряму небезпеку для життя. Проте це не зупиняє тисячі туристів від поїздки у форт. Отже, можна зробити висновок, що достатньо розрекламована промислова спадщина може стати потужною дестинацією. Варто лише популярному блогеру зробити відео, чи виставити фотосесію у незвичайних промислових ландшафтах, як тисячі послідовників захочуть це повторити. Окремі промислові об'єкти, виключно таким чином і здобули популярність. Сюди ж можна включити закинуті промислові комплекси і міста-привиди, що також популярні в усьому світі [102].

Цікавим і перспективним об'єктом є Чигиринська АЕС. Усі знають про Чорнобиль, проте електростанція поблизу Чигирини не тільки безпечніша, але і не менш цікава для любителів індустріального туризму. Оточує її так само місто-привид Орбіта, де зараз у кількох п'ятиповерхівках практично не

залишилось людей. Усе інше, як і сама електростанція, зараз більше нагадують декорації для апокаліптичного фільму. Саме містечко Орбіта виникло як місто для енергетиків, які будуть працювати на Чигиринській АЕС, яка почала будуватись у 1970-х роках і, за задумом радянської влади, мала стати потужною державною районною електростанцією – ДРЕС. Задля обслуговування електростанції, містечко було розраховано на 20 тисяч жителів, тому тут було побудовано магазини, їдальні, котельню та палац культури. Проте після Чорнобильської катастрофи будівництво ДРЕС заморозили, а тисячі людей залишились без житла і роботи. Тепер це місце і справді більше нагадує Прип'ять, тому й цікаве любителям екстремального туризму, різним субкультурам та всім тим, кому сподобалось в Чорнобилі. Тим паче що тут немає радіації і охорони, тому оглянути залишки недобудованої електростанції може кожен бажаючий. Подібне можна сказати і про інші подібні міста-привиди України : Цукроварів, Степногірськ, Долинська. В них важко виділити якусь окрему індустріальну пам'ятку, скоріше вони самі є повноцінними пам'ятками урбаністики. Нині часто висуваються думки, щодо того, щоб перетворити ці міста-привиди на міста для ВПО або ветеранів [27; 102].

В Україні існує велика кількість об'єктів, які практично неможливо буде ревіталізувати. В той же час, вони впевнено стають локаціями для стрілецьких видів спорту і рольових ігрищ на постапокаліптичну тематику. Нині це бурхливо розвивається навіть за умов воєнного стану, адже держава побачила у цьому можливість додаткового тренування військових перед реальним боєм. Подібні програми існують у США, Ізраїлі, Португалії та Великобританії. Серед стрілецьких видів спорту, які можна було б організовувати у промислових руїнах, можна виділити спідсофт, страйкбол та військову симуляцію. Різниця полягає у правилах та атмосфері гри. Від нестримних стрілялок до імітації реальних військових задач. Так, для військових симуляцій використовується техніка, тактична медицина, обмундирування у повну вагу, використання радіо і шифрування, тривалість



у кілька днів. За даними Української національної асоціації аїрсофту професійні гравці військових симуляцій і страйкболу відіграли вагомий роль у навчанні та підготовці багатьох цивільних. Інші види цього спорту включають також рольові ігрища, де інсценізуються вигадані світи. В Україні найбільшу популярність мають всесвіти S.T.A.L.K.E.R. та Метро 2033. А враховуючи, що масові фестивалі та гік-івенти поволі відроджуються, цілком можна очікувати нової хвилі популярності цих ігрищ [115].

Повертаючись до промислової спадщини, важливо сказати, що практично усі ці дійства проходять на старих покинутих промислових об'єктах. Адже тільки там можна відчутися реальність гри і не перейматися, що в гру ніхто не втрутиться. Іноземні команди, для прикладу, часто вимушені грати на власноруч споруджених аренах із-за відсутності реальних. В Україні такої проблеми немає, тому це реально може стати дуже потужним перезапуском для багатьох індустриальних пусток країни.

Таким чином ми бачимо, що в Україна володіє значною промисловою спадщиною. Млини, колгоспи, промислові руїни і міста пустки це всього незначна частина спадщини. Ці приклади покликані продемонструвати, що навіть рядові індустриальні об'єкти можуть стати цікавими для туриста або подієвих атракцій. Окрім цього значними є й діючі виробничі потужності, проте вони далеко не завжди відкриті для туристів. Поодинокі приклади цього розглядаються у наступному підрозділі.

Проте, незважаючи на багатство індустриальної спадщини, вона активно руйнується як російськими загарбниками так і власними громадянами. Наприклад, у селищі Нью-Йорк на Донеччині під час боїв згорів паровий млин Петера Дікка. Можна назвати й більш відомий приклад – знищена вщент Азовсталь та інші підприємства. Але, як уже сказано, окремі вагомі пам'ятки знищуються самими українцями. Тут можна пригадати Парафіївський цукровий завод, що знаходився за кілька кілометрів від палацу графів Тарновських. Величезний комплекс із підземними ходами і залізницею нові власники майже повністю знесли, вивезли залишки

обладнання. Хоча громада на чолі з краєзнавцями та інвесторами наполягала на створенні музеїв та арт-центрів [9; 88].

Говорячи про перспективи розвитку індустріального туризму в Україні, незважаючи на всю трагічність, все ж варто відзначити, що після завершення війни в Україні з'являться нові об'єкти індустріального туризму, до яких можна віднести руїни військових об'єктів та зруйновані підприємства. Якщо говорити про включення до туризму руїн військових / оборонних об'єктів, то, з одного боку, це індустріальний туризм, адже ці об'єкти будувались відповідно до технічних досягнень сьогодення, а з іншого, це мілітарний або воєнний туризм, який концентрується на відвідуванні місць, пов'язаних з подіями війни. Виходячи з таких міркувань навіть відвідання поруйнованих підприємств може розглядатися як складова мілітарного туризму. Тобто, фактично виникає нове відгалудження індустріально туризму, пов'язане з втратами у час війни.

Символом українського спротиву окупантам став завод Азовсталь в результаті чого був повністю зруйнований. Влітку 2025 року з'явилась інформація, що окупанти хочуть створити на місці заводу «Азовсталь» «постіндустріальний парк».

Незважаючи на те, що індустріальний туризм в Україні практично заморожений, що особливо стосується діючих підприємств, вже в 2024–2025 роках окремі великі підприємства Кривого Рогу і Запоріжжя почали не тільки відновлювати старі маршрути, розроблені в рамках індустріального туризму, але й створювати нові. І хоч Україна втрачає індустріальну спадщину, що спричинене умовами Великої війни, попри це все, наша держава має значні перспективи на відновлення індустріального туризму навіть в реаліях війни і на його розвиток у повоєнний час.

### **Висновки до третього розділу.**

Як бачимо, становлення індустріального туризму в Україні має свої особливості, в порівнянні із зарубіжними країнами, де розробка маршрутів індустріального туризму розпочалася у другій половині XX століття. В

Україні початки індустріального туризму припадають на початок ХХІ століття. У зв'язку з тим, що 2020 рік приніс нам пандемію, а 2022 рік став початком повномасштабного вторгнення росії, індустріальний туризм в Україні не набрав такого розвитку як, наприклад, в європейському зарубіжжі, у США та ін.

До початку російсько-української війни центром індустріального туризму України було Криворіжжя, де наявні численні локації, що викликають інтерес у туристів. Другий центр – Чорнобильська зона. В Україні основний акцент робиться на ревіталізацію промислової спадщини, що дозволяє зберегти архітектурний ландшафт міст і селищ.

Саме з ревіталізації промислової спадщини почався розвиток індустріального туризму на Волині – створення на базі картонно-рубериодного заводу міста Луцька культурно-розважального центру «Адреналін-сіті».

## ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження зроблені наступні висновки :

1) Огляд публікацій з проблем становлення, розвитку, типології, термінології та ін. проблем індустріального туризму засвідчив значний інтерес дослідників до цих питань. З'ясовано, що вперше проблеми збереження і використання промислової спадщини були підняті у британській пресі у 1955 році і вже до кінця десятиліття проблеми збереження індустріальної спадщини стали актуальними, насамперед у Великій Британії. Саме там закладені основи вивчення проблем індустріальної спадщини, почала формуватись термінологія на її позначення («індустріальна археологія», «промислова археологія» та ін.) і методологія дослідження. Переломними у дослідженнях стали 1990-і роки, коли виокремлюється індустріальний туризм. Автори працюють над формуванням теоретичних аспектів класифікації промислової спадщини, специфіки включення її в індустрію туризму, трансформація спадщини з метою використання громадами та ін. (Г. Майболла, М. Палмер ін.). З'являються перші спроби теоретичного узагальнення напрацьованого досвіду. Справжній бум інтересу до індустріальної спадщини і туризму припадає на 2010-ті роки, коли почали підніматись питання взаємостосунків індустріальної спадщини і туризму.

Українських дослідників питання індустріальної спадщини і туризму почали цікавити значно пізніше, ніж європейських і почали активно підніматись упродовж двох останніх десятиліть. Автори працюють над узагальненням європейського і українського досвіду індустріального туризму; піднімають проблеми ролі промислового туризму в розвитку регіонів; досліджують питання термінології на означення індустріального туризму та перспектив розвитку цього виду культурного туризму в Україні та світі.

2) Щодо джерельної бази дослідження, то вона включає нормативні документи; матеріали офіційних сайтів та сторінок у соц-мережах діючих об'єктів промислового туризму (сайт Європейського маршруту індустриальної спадщини (ERIH), офіційний сайт ЮНЕСКО та ін.); матеріали спеціалізованих українських і зарубіжних туристичних порталів (база даних всесвітньої спадщини ТІССІН, сайт Асоціації Промислової Археології; український Landmarks та ін.); сайти музеїв, заповідників, індустриальних парків а також їх сторінки в соціальних мережах; відео, публікації, форуми окремих товариств, молодіжних рухів та субкультур, які сформувались під впливом розвитку індустриального туризму, зокрема, сталкери, діггери, урбекс, трейсери (люди, що займаються паркурром) та ін.

3) Основними поняттями досліджуваної проблеми стали : культурна спадщина, промислова спадщина («індустриальна археологія»), туризм, культурний туризм, індустриальний туризм, інфільтрація (сталкінг), постпаломництво, дигерство, руфінг та ін.

4) З'ясовано, що інтерес до промислової спадщини виникає з середини 1950-х років і першою державою, де акцентувалась увага на необхідності дослідження, збереження й використання промислової спадщини XVIII–XIX століть, яка в цей час зникла швидкими темпами, виникають поняття «індустриальна археологія», «промислова археологія». Вже з 1960-х років піднімаються питання про туристичний потенціал промислових об'єктів, а концепція «індустриальної спадщини» (поняття введене у Франції) швидко поширюється Європою. У ці роки з'являються перші маршрути промислового туризму, розроблені в Німеччині і Франції. Зміни у суспільному розумінні індустриальної спадщини, що відбулись у 1980-х роках, стали поштовхом до внесення її до світової спадщини ЮНЕСКО.

Перші великі туристичні маршрути та DESTИНАЦІЇ індустриального туризму формуються у 1990-х роках – Рурський регіон, округ Йорк, Роттердам, регіон Пеї-де-ла-Луар. У цей час індустриальний туризм відділяється у самостійний напрям туризму, який згодом стає видом

культурного (культурно-пізнавального туризму). Промисловий туризм залишався локально-європейським явищем до 1990-х років. З цього часу і до сьогодні індустріальний туризм продовжує розвиватись, поширюючись на інші країни.

5) Специфіка індустріального туризму полягає в тому, що він охоплює багато сфер діяльності, секторів економіки, історичних періодів та навіть різних наук. Наявність значних туристичних ресурсів дає підстави зробити умовний поділ промислової спадщини, яка використовується в індустріальному туризмі : діюча, промислова спадщина; музеєфікована спадщина; ревіталізована спадщина; незадіяна спадщина; невизначена спадщина; промислові ландшафти; елемент інфраструктури; устаткування і техніка; технологічний фонд. Розглянуто два основні підходи до залучення промислових пам'яток та предметів індустріального минулого до індустрії туризму – класичний і критичний підходи. Обидва мають свої плюси й мінуси і цілком можуть співіснувати навіть в одному місті.

На основі аналізу розвитку індустріального туризму в різних регіонах, з'ясовано, що найбільшого розвитку він отримав у Європі, де й зародився у 1960-х роках. Першими у започаткуванні промислового туризму були Британія, Німеччина, Франція. Британія розпочала розвиток індустріального туризму з промислової спадщини вікторіанської епохи (Ущелина Айронбрідж, заводи Брослі, Коулполт Китай, Коулбрукдейлі, Джекфілд, будинки родини винахідників Дарбі ін.). Французький досвід індустріального туризму має свою специфіку : парк La Villette, діючі промислові підприємства. Німеччина одним з лідерів у промисловому туризмі : Рурський регіон, численні урбекс-об'єкти ін. Значний досвід у розвитку промислового туризму нагромаджений в Іспанії, Італії, Польщі, Чехії та ін.

В останні роки одним з найактивніших у сфері промислового туризму є Азійський регіон. Його динамічний розвиток зумовлений державною політикою окремих країн та зацікавленістю громад. Лідером є Китай, до

якого концепція промислового туризму прийшла на початку 2000-х років. Значних успіхів досягла Японія, Південна Корея, Індія.

Серед інших домінуючих в індустріальному туризмі регіонів – Австралійський та Північноамериканський. Основні країни цих регіонів – США, Канада, Мексика, Австралія мають подібну історію й навіть промислову спадщину, пов'язану з колоніальним минулим. Лідером тут є США, де держава активно підтримує збереження індустріальної спадщини.

Інші регіони тільки починають розвивати індустріальний туризм.

6) В Україні становлення індустріального туризму розпочалось лише після здобуття Незалежності, проте більш яскравого вираження набуло наприкінці 2000-х – у 2010-х роках. Саме тоді почали з'являтися перші ревіталізовані проєкти, музеї, екскурсії на діючі підприємства.

Варто відмітити, що окремі сплески інтересу до індустріальної спадщини в Україні, як і в інших країнах світу, зумовлені не прямим інтересом до неї й індустріального туризму, а певними суспільними подіями. До таких варто віднести : вихід у 2020 році комп'ютерної гри S.T.A.L.K.E.R., розробленою українською ігровою студією GSC; фільм «Чорнобиль» (2019), який знімався на Ігналінській АЕС, яка теж стала популярною після виходу фільму; кількість бажаючих побачити Кочубеївські штольні зросла після зйомок фільму «Червоний» за романом Андрія Кокотюхи; у туристичний об'єкт перетворилась військова радіолокаційна станція «Памір» після того, як у 2016 році тут зняла кліп переможниця Євробачення-2016 Джамала. Інтерес молоді до покинутої промислової спадщини вилився у формуванні численних урбекс спільнот, молодіжних рухів та субкультур : сталкери, дігтери, урбекс, трейсери (люди, що займаються паркур) та ін.

Лідером з розвитку індустріального туризму в Україні можна вважати Кривбас. Тим паче, що Кривий Ріг є першим в Україні містом, яке прийняло Програму розвитку промислового туризму на 2013–2015 роки. З 1 березня 2013 року існував відділ промислового туризму, створений при комунальному підприємстві «Інститут розвитку міста Кривого Рогу». У

2014 році створено вебсайт «Діюча індустрія», де можна було дізнатись про ресурси промислового туризму. Кривий Ріг – єдине місто в Україні, яке входить до Асоціації «Європейський маршрут індустріальної спадщини» (ERIH) і навіть бере участь у тематичних флешмобах. Найвідомішими об'єктами індустріального туризму тут є Південний гірничо-збагачувальний комбінат; скансен гірничої техніки ПрАТ «Північний ГЗК», що є єдиним скансеном подібної спрямованості в Україні; «Криворізькі гори»; шахта «Гвардійська» та ін. Значного розвитку промисловий туризм досяг у Запоріжжі, де до нього включені й діючі підприємства, наприклад, Запоріжсталь. Третій регіон, якому часто надають першість в розвитку промислового туризму – місто Прип'ять і Чорнобильська АЕС.

7) Промисловий туризм в Україні, хоч і продовжує свій розвиток, у 2020 році практично був зупинений пандемією Covid-19, а з 2022 року – повномасштабним вторгненням Росії. Однак вже 2024 року маршрути індустріального туризму відновлюються навіть у таких доволі небезпечних регіонах як Кривбас і Запоріжжя, що є яскравим прикладом тенденцій до розвитку цього напрямку туризму в Україні. Про обнадійливі перспективи для розвитку індустріального туризму в Україні свідчить потужна ресурсна база, яка включає як діючі, так і не діючі підприємства, що потребує різних методик формування екскурсійних турів. Незважаючи на те, що окремі діючі підприємства самі розробляють екскурсійні маршрути (як, наприклад, Запоріжсталь), багато приватних підприємств обмежують, а то й забороняють подібні практики. Вихід із ситуації бачимо в розробці державних стандартів включення таких підприємств до індустріального туризму.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Арт-завод Механіка. Інша Земля. URL : <https://www.instagram.com/artzavod.mechanica/> (дата звернення : 24.11.2025).
2. Арт-завод Платформа : Креативний кластер Києва. URL : <https://artzavodplatforma.com/> (дата звернення : 24.11.2025).
3. Божко Л. Д. Індустріальний туризм як нова форма туристичної поведінки та практики. *Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. Серія : «Історія та географія».* 2014. Вип. 50. С. 146–153. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/znphnpu\\_ist\\_2014\\_50\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/znphnpu_ist_2014_50_29) (дата звернення : 21.10.2024).
4. Бразилія. Ору-Прету. Золота столиця. URL : <https://brodiahy.org.ua/world-as-we-see/brazyliya-oru-pretu-zolota-stolytsya.html> (дата звернення : 09.11.2025).
5. Бузлуджа. URL : <https://ua.bolgarskiydom.com/buzludzha/> (дата звернення : 27.11.2025).
6. Виговський Д., Конарівська О., Яковишина М. Перспективи розвитку Європейського маршруту індустріальної спадщини в Україні. *Сталий розвиток економіки.* 2025. № 5 (56). С. 5–13.
7. Виноробний регіон Токай – що подивитись і спробувати, де зупинитись. URL : <https://podorozhuy.com.ua/2025/07/05/tokay/> (дата звернення : 26.11.2025).
8. Від розваг до волонтерства : Адреналін Сіті – 13 років. URL : <https://lutsk.rayon.in.ua/news/535294-vid-rozvag-do-volonterstva-adrenalin-siti-13-rokiv> (дата звернення : 24.11.2025).
9. Від Тарновського до Давиденка : півтора сторіччя цукрової слави канули в небуття. URL : <https://che.cn.ua/index.php/economy/item/4558-vid-tarnovskoho-do-davydenka-pivtora-storichchia-tsukrovoi-slavy-kanuly-v-nebuttia> (дата звернення : 11.11.2025).

10. VR тур «Шлях сталі». URL : <https://zaporizhstal.online/> (дата звернення : 23.11.2025).

11. Дейнека І. В. Музеєфікація пам'яток індустріальної спадщини на прикладі виставки «Ретро-Гараж». *Актуальні питання музеєзнавства, пам'яткознавства* : II Всеукраїнська науково-практична інтернет конференція. Мукачєво, 2025. С. 11–12.

12. Дейнека І. В. Музеєфікація та туристичний потенціал пам'яток індустріальної спадщини на прикладі фабрики «Лучанка» у Луцьку. *Волинський музейний вісник* : Наук. зб. : Вип. 15 / упоряд. Є. І. Ковальчук. Луцьк : «Вежа-Друк», 2025. С. 63–66.

13. 10 найжахливіших покинутих міст світу. URL : <https://mapme.club/poradi/2525-10-najzhaxlivishix-pokinutix-mist-svitu.html> (дата звернення : 22.10.2025).

14. До свого 90-річчя Запоріжсталь створив VR-екскурсію комбінатом. URL : <https://metinvest.media/ua/page/do-svogo-90-rchchya-zaporzhstal-stvoriv--ekskursyu-kombnatom-> (дата звернення : 27.11.2025).

15. Естонський гірничий музей. URL : <https://visitestonia.com/en/estonian-mining-museum> (дата звернення : 27.11.2025).

16. Зав'ялова М. В., Скринько Н. В. Індустріальний туризм : регіональний аспект. *Ефективна економіка*. 2015. № 5. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4066> (дата звернення : 20.10.2025).

17. Загоризонтна радіолокаційна станція «Дуга». URL : <https://discover.ua/locations/zagorizontnaya-radiolokacionnaya-stanciya-duga> (дата звернення : 21.11.2025).

18. Запоріжжя розвиває індустріальний та подієвий туризм. URL : <https://zruchno.travel/Publications/Entry/3699?lang=ua> (дата звернення : 26.11.2025).

19. Запорізька молодь відкриває для себе Запоріжсталь. URL : <https://zabor.zp.ua/new/zaporizka-molod-vidkrivae-dlya-sebe-zaporizhstal> (дата звернення : 21.11.2025).

20. Індустріальний туризм і міські дослідження. URL : [https://infotour.in.ua/industrial\\_tourism.htm](https://infotour.in.ua/industrial_tourism.htm) (дата звернення : 04.06.2025).

21. Київський автобусний парк № 7. URL : [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D1%97%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9\\_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B1%D1%83%D1%81%D0%BD%D0%B8%D0%B9\\_%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%BA\\_%E2%84%967](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D1%97%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B1%D1%83%D1%81%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%BA_%E2%84%967) (дата звернення : 24.11.2025).

22. Костинець Ю. В., Костинець В. В., Шевченко О. О. Розвиток туризму в Україні в умовах війни. *Науковий економічний журнал «Актуальні проблеми економіки»*. 2023. № 3. С. 51–57. URL : [https://eco-science.net/wp-content/uploads/2023/03/3.23.\\_topic\\_-Iuliia-V.-Kostynets-Valeriia-V.-Kostynets-Oleh-O.-Shevchenko-51-57.pdf](https://eco-science.net/wp-content/uploads/2023/03/3.23._topic_-Iuliia-V.-Kostynets-Valeriia-V.-Kostynets-Oleh-O.-Shevchenko-51-57.pdf) (дата звернення : 04.11.2024).

23. Костянтинівський вугільний розріз. URL : <https://zruchno.travel/ObjectEntity/ObjectEntity?lang=ua&idCrm=4ce32510-eb0f-8918-78c7-58b013fd600f> (дата звернення : 19.12.2025).

24. Кочубеївські штольні. URL : <https://discover.ua/locations/kochubeyivski-shtolni> (дата звернення : 21.11.2025).

25. Лакіза В. В., Пенгрин С. М. Індустріальний туризм в Україні. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 18(2). С. 45–48. URL : [https://tourlib.net/statti\\_ukr/lakiza.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/lakiza.htm) (дата звернення : 12.10.2025).

26. Лимаренко В. М. Урбаністика та індустріальний туризм. *Методичні рекомендації на допомогу клубним працівникам, представникам туристичного бізнесу та суміжних сфер діяльності/«ДОНМЦК»*. Краматорськ. 2020. 36 с. URL : <https://doumck.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/12/d0a3d180d0b1d0b0d0bdd196d181d182d0b8d0bad0b0-d182d0b0-d196d0bdd0b4d183d181d182d180d196d0b0d0bbd18cd0bdd0b8d0b9-d182d183d180d0b8d0b7d0bc.pdf> (дата звернення : 03.10.2025).

27. Міста-привиди : 5 покинутих міст в Україні. URL : <https://dovkola.media/mista-pryvydy-5-pokynutykh-mist-v-ukraini/> (дата звернення : 11.09.2025).

28. Місто за вікенд. Кривий Ріг. Спецпроект I Go to World. URL : <https://ua.igotoworld.com/projects/tic/kryvbas/> (дата звернення : 21.09.2025).

29. Морозовський вугільний розріз, Олександрія. URL : [https://ua.igotoworld.com/ua/poi\\_object/69498\\_morozovskiy-ugolnyy-razrez-aleksandriya.htm](https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/69498_morozovskiy-ugolnyy-razrez-aleksandriya.htm) (дата звернення : 14.10.2025).

30. Музей вугільної промисловості в Забже. URL : <https://muzeumgornictwa.pl/> (дата звернення : 16.11.2025).

31. Музей гірничої техніки, Кривий Ріг. URL : [https://ua.igotoworld.com/ua/poi\\_object/180432\\_muzey-gornoy-tehniki.htm](https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/180432_muzey-gornoy-tehniki.htm) (дата звернення : 21.10.2025).

32. Обсерваторія «Білий слон» на горі Піп Іван Чорногірський. URL : <https://karpaty.rocks/region/ivano-frankivska-oblast/verhovynskyy-rayon/dzembronya/vysokogirna-observatoriya-na-gori-pip-ivan> (дата звернення : 24.11.2025).

33. Оглядовий майданчик Південного ГЗК. URL : <https://discover.ua/locations/oglyadoviy-maydanchik-pivdenного-gzk> (дата звернення : 21.11.2025).

34. Пацюк В. С. Індустріальний туризм як інструмент формування привабливості промислових регіонів (на прикладі Кривого Рогу). *Економічна та соціальна географія*. 2014. Вип. 2 (70). С. 228–236. URL : [https://tourlib.net/statti\\_ukr/pacjuk4.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/pacjuk4.htm) (дата звернення : 14.10.2024).

35. Петровський відвал. URL : <https://discover.ua/locations/petrovskiy-vidval> (дата звернення : 21.11.2025).

36. Покинуте місто-привид, яке поглинула пустеля, стало центром «темного туризму» (відео). URL : <https://www.unian.ua/tourism/news/misto-privid-kolmanskop-stalo-centrom-turizmu-v-namibiji-12763854.html> (дата звернення : 07.11.2025).

37. Покутня Я. О., Мозгова Д. Т. Тенденції розвитку промислового туризму в Україні та світі. *Стан і перспективи сучасного туризму : матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених,*

(м. Суми, 27–28 листопада 2024 р.) : [присвячено 100-річчю Сумського державного педагогічного університету імені А. С. Макаренка] / [редкол. : Ю. О. Лянной, О. Ю. Кудріна, М. О. Лянной та ін.]. Суми. 2024. С. 30–34.

38. Приватний тур до Ігналіни з Вільнюса. URL : <https://chernobylx.com/uk/tour/%D1%96%D0%B3%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%B0-%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0-%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F-%D1%82%D1%83%D1%80/> (дата звернення : 17.11.2025).

39. Про музеї та музейну справу. Закон України від 28.08.2025. № 249/95-ВР : станом на 3 грудня 2025 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/249/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення : 03.12.2025).

40. Про охорону культурної спадщини : Закон України від 31.10.2025. № 1805-III : станом на 3 грудня 2025 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text> (дата звернення : 03.12.2025).

41. Про туризм. Закон України від 15.11.2024. № 324/95-ВР. станом на 3 грудня 2025 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення : 03.12.2025).

42. Радій, Мисль! Інтерв'ю з Ольгою Богомолець. URL : <https://antikvar.ua/bogomolec-pro-radomushl/> (дата звернення : 13.09.2025 р.)

43. Розрісся до гіганта — що приховує найглибший залізрудний кар'єр. URL : <https://novyny.live/industriyi/rozrissia-do-giganta-shcho-prikhovuie-naiglibshii-zalizadorudnii-karier-263415.html> (дата звернення : 15.10.2025).

44. Сардак С., Власов Ю. Розвиток індустріального туризму в Європі / Development of industrial tourism in Europe. *Економіка та суспільство*. 2018. Том 19. С. 81–87. URL : [https://economyandsociety.in.ua/journals/19\\_ukr/13.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/13.pdf) (дата звернення : 15.10.2025).

45. Свірідова Н. Д. Індустріальний туризм : теоретичні аспекти. *Географія та туризм*. 2010. Вип. 10. С. 8–15. URL : [https://tourlib.net/statti\\_ukr/sviridova7.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/sviridova7.htm) (дата звернення : 24.10.2025).
46. Свірідова Н. Д. Роль та значення індустріального туризму для соціально-економічного розвитку регіону. *Український Часопис – XXI*. 2010. № 9(10). С. 30–32.
47. Станція «Памір» : від військового об'єкта до туристичного. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2533498-stancia-pamir-vid-vijskovogo-obekta-do-turisticnogo.html> (дата звернення : 11.11.2025).
48. Станція дослідження іоносфери. Зміїв. URL : <https://find-way.com.ua/oblast/kharkivska/zmiiv/stanciya-doslidgennya-ionosferi-zmiiv-cikavi-miscya-ukraini> (дата звернення : 24.09.2025).
49. Суецький канал. URL : <https://grandturs.com.ua/landmark/suetskyj-kanal/> (дата звернення : 09.09.2025).
50. Туристичний індастріал : 10 екскурсій промисловими об'єктами. URL : <https://zruchno.travel/Publications/Entry/1691?lang=ua> (дата звернення : 26.10.2025).
51. Туристичні шахти Словаччини. URL : [https://podorozhuy.com.ua/2019/02/10/mines\\_of\\_slovakia/](https://podorozhuy.com.ua/2019/02/10/mines_of_slovakia/) (дата звернення : 27.10.2025).
52. У Кривому Розі відкрили музей гірничої техніки під відкритим небом. URL : <https://www.azovpromstal.com/news/one/id/7067?lng=uk> (дата звернення : 01.11.2025).
53. Україні на замітку : як Німеччина дала другий шанс покинутим шахтам і заводам завдяки туризму. URL : <https://www.unian.ua/tourism/impression/industrialniy-turizm-v-nimechchini-drugye-zhittya-dlya-pokinutih-shaht-i-zavodiv-foto-11244506.html> (дата звернення : 23.09.2025).

54. «Це було відкриття промислового Кривбасу» : історія розвитку індустріального туризму. URL : <https://history.1kr.ua/publication/1002> (дата звернення : 19.12.2025).

55. Це здійснення мрії! Потрапити в депо Київського метрополітену. URL : [https://www.instagram.com/reel/DRxYbygjEmy/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=NTc4MTIwNjQ2YQ](https://www.instagram.com/reel/DRxYbygjEmy/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=NTc4MTIwNjQ2YQ) (дата звернення : 26.09.2025).

56. Червоне озеро Кривбасу. URL : <https://discover.ua/locations/chervone-ozero-krivbasu> (дата звернення : 21.10.2025).

57. Чияченко С. Д. Індустріальний туризм як основний напрямок розвитку туристичної галузі м. Запоріжжя : кваліфікаційна робота бакалавра спеціальності 242 «Туризм». наук. керівник І. О. Чуєва. Запоріжжя : ЗНУ, 2024. 53 с.

58. Чорнобиль. URL : <https://discover.ua/destinations/kyiv-region-region/chernobyl> (дата звернення : 21.11.2025).

59. Чорнобильська АЕС. URL : <https://discover.ua/locations/chernobylskaya-aes> (дата звернення : 21.11.2025).

60. Шахта «Гвардійська» URL : <https://discover.ua/locations/sahta-gvardijska> (дата звернення : 21.11.2025).

61. Шахта Гвардійська. Кривий Ріг. URL : [https://ua.igotoworld.com/ua/poi\\_object/180425\\_shahta-gvardeyskaya.htm](https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/180425_shahta-gvardeyskaya.htm) (дата звернення : 12.09.2025).

62. Шоколадна фабрика Roshen. URL : <https://roshen.com/ua/ua/sotsialni-proekty/demonstracijnyj-centr--shokoladna-fabryka-roshen/pro-nas> (дата звернення : 26.10.2025).

63. Як Рур відмовився від видобутку вугілля URL : <https://energytransition.in.ua/project/1977/> (дата звернення : 17.05.2025).

64. A Visit to Meiji Chocolate Factory in Takatsuki, Osaka. URL : <https://www.osaka.com/thingstodo/tours/1-day-tour-guide/a-visit-to-meiji-chocolate-factory-in-takatsuki-osaka/> (дата звернення : 01.06.2025).



65. Al Madam Buried Village. URL : <https://www.visitsharjah.com/activities/adventure/al-madam-buried-village/> (дата звернення : 09.11.2025).

66. All-Party Parliamentary Group on Industrial Heritage. Report on the challenges facing the industrial heritage sector. URL : <https://industrial-archaeology.org/wp-content/uploads/2018/05/APPG-on-Industrial-Heritage-Report-Digital.pdf> (дата звернення : 10.09.2025).

67. Barkerville : A Ghost Town Full of Ghosts. URL : <https://www.therebeghosts.com/barkerville-a-ghost-town-full-of-ghosts/> (дата звернення : 30.06.2025).

68. Chung, H.; Lee, J. Modern Industrial Heritage as Cultural Mediation in Urban Regeneration : A Case Study of Gunsan, Korea, and Taipei, Taiwan. *Land* 2023. № 12 (4). URL : [https://www.researchgate.net/publication/369724883\\_Modern\\_Industrial\\_Heritage\\_as\\_Cultural\\_Mediation\\_in\\_Urban\\_Regeneration\\_A\\_Case\\_Study\\_of\\_Gunsan\\_Korea\\_and\\_Taipei\\_Taiwan](https://www.researchgate.net/publication/369724883_Modern_Industrial_Heritage_as_Cultural_Mediation_in_Urban_Regeneration_A_Case_Study_of_Gunsan_Korea_and_Taipei_Taiwan) (дата звернення : 30.09.2025).

69. Cossons, Neil. BP book of industrial archaeology Book. Publisher : David and Charles; London; 1975. P. 502. URL : [https://ia801401.us.archive.org/30/items/in.ernet.dli.2015.108421/2015.108421.Bp-Book-Of-Industrial-Archaeology\\_text.pdf](https://ia801401.us.archive.org/30/items/in.ernet.dli.2015.108421/2015.108421.Bp-Book-Of-Industrial-Archaeology_text.pdf) (дата звернення : 10.09.2025).

70. Cullinan Mine. URL : <https://www.petradiamonds.com/our-business/our-operations/cullinan-mine/> (дата звернення : 07.10.2025).

71. Cupnoodles Museum. URL : <https://www.cupnoodles-museum.jp/en/yokohama/> (дата звернення : 25.09.2025).

72. ERIH URL : <https://www.erih.net/> (дата звернення : 14.09.2025).

73. Fondazione MAST. URL : <https://www.bolognawelcome.com/en/places/museums-and-private-collections/fondazione-mast-eng> (дата звернення : 12.10.2025).

74. Gleave, Kieran. 2025. «Disentangling Industrial Archaeology and Industrial Heritage : A Review of Research Methods and Paradigms». *Industrial*



*Archaeology Review* № 47 (1) : P. 2–14. URL : <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03090728.2025.2492535> (дата звернення : 25.09.2025).

75. Google Maps. URL : <https://share.google/cNMpcZ3mwxFYmEr6T> (дата звернення : 10.06.2025).

76. Google Trends . URL : <https://share.google/DO6EY3QOhEkjhx5mw> (дата звернення : 04.06.2025).

77. Griffin museum of science+industry. URL : <https://www.griffinmsi.org/> (дата звернення : 30.10.2025).

78. Guide to America's Industrial Heritage Project (HABS/HAER) 1880-1989. URL : <https://libweb1.library.iup.edu/depts/speccol/ead/mg74.html> (дата звернення : 13.10.2025).

79. Guiding Principles & Agreements. URL : <https://ticcih.org/about/about-ticcih/> (дата звернення : 14.10.2025).

80. Gwalia. URL : <https://www.westernaustralia.com/en/pages/gwalia> (дата звернення : 07.11.2025).

81. I Got 300+ People to Simulate the Wild West (airsoft) URL : [https://www.youtube.com/watch?v=GZ-SzpitUBI&list=PLwBsRIR8chQeVKrNZfsQu40TVhIzP2nY1&ab\\_channel=swampsniper](https://www.youtube.com/watch?v=GZ-SzpitUBI&list=PLwBsRIR8chQeVKrNZfsQu40TVhIzP2nY1&ab_channel=swampsniper) (дата звернення : 05.06.2025).

82. IndusTour. URL : <https://www.interregeurope.eu/industour> (дата звернення : 12.09.2025).

83. Industrial Liminal Spaces. URL : [https://www.youtube.com/watch?v=G XK4TQOyivE&ab\\_channel=Shooskey](https://www.youtube.com/watch?v=G XK4TQOyivE&ab_channel=Shooskey) (дата звернення : 04.06.2025).

84. Ironbridge. Valley of Invenrions. URL : <https://www.ironbridge.org.uk/visit/engineuity/> (дата звернення : 11.10.2025).

85. Jam Factory Art Center. URL : <https://jamfactory.ua/> (дата звернення : 24.06.2025).

86. Kenneth Hudson. Industrial Archaeology An Introduction. Publisher : Readers Union. 1963. URL : <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315746388/industrial-archaeology-kenneth-hudson> (дата звернення : 04.06.2025).

87. L'URBEX : à la rencontre de lieux abandonnés. URL : <https://unpieddanslesnuages.com/tag/quest-ce-que-lurbex/> (дата звернення : 04.06.2025).

88. Landmarks. URL : <https://landmarks.in.ua/> (дата звернення : 12.09.2025).

89. Liminal Space : What Is It And How Does It Affect Your Mental Health? URL : <https://www.forbes.com/health/mind/what-is-liminal-space/> (дата звернення : 04.06.2025).

90. LiminalSpace URL : <https://www.reddit.com/r/LiminalSpace/> (дата звернення : 04.06.2025).

91. Manufaktura. URL : <https://en.manufaktura.com/> (дата звернення : 02.11.2025).

92. Mission on Mars. URL : <https://www.lostfordecades.com/en/mission-to-mars/> (дата звернення : 07.11.2025).

93. Montenegro, Zulmira & Marques, Jorge & Sousa, Cristina. Understanding the Concept of Industrial Tourism : A Systematic Review of the Literature. *Proceedings of the 5th International Conference on Tourism Research*. 2022. P. 271–280. [https://www.researchgate.net/publication/360796261\\_Understanding\\_the\\_Concept\\_of\\_Industrial\\_Tourism\\_A\\_Systematic\\_Review\\_of\\_the\\_Literature](https://www.researchgate.net/publication/360796261_Understanding_the_Concept_of_Industrial_Tourism_A_Systematic_Review_of_the_Literature) (дата звернення : 12.09.2025).

94. Museo Ferrari Maranello. URL : <https://www.ferrari.com/en-EN/museums/ferrari-maranello> (дата звернення : 22.10.2025).

95. National air and space museum. URL : <https://airandspace.si.edu/> (дата звернення : 30.10.2025).

96. New Alt Mall Photoshoot. URL : <https://gloomthzine.com/2023/12/07/new-alt-mall-photoshoot/> (дата звернення : 02.06.2025).

97. Otgaar, A. Towards a common agenda for the development of industrial tourism. *Tourism Management Perspectives*. 2012. № 4, 86–91. URL : [https://www.researchgate.net/publication/257743436\\_Towards\\_a\\_common\\_agenda\\_for\\_the\\_development\\_of\\_industrial\\_tourism](https://www.researchgate.net/publication/257743436_Towards_a_common_agenda_for_the_development_of_industrial_tourism) (дата звернення : 03.06.2025).

98. Palmer, M. Industrial Archaeology : Principles and Practice (1st ed.). Routledge. 1998. URL : <https://archive.org/details/industrialarchae0000palm/page/n9/mode/2up> (дата звернення : 03.06.2025).

99. Parque Fundidora. URL : <https://www.parquefundidora.org/> (дата звернення : 11.10.2025).

100. Power Station of Art. URL : <https://www.powerstationofart.com/whats-on> (дата звернення : 25.10.2025).

101. Ravi S. Singh, Payel Ghosh. Development alternatives : A plea for mining tourism. *Environment and Sustainable Development : Perspectives and Issues*. *Environment and Sustainable Development : Perspectives and Issues*. October 2021. C. 167–186. URL : [https://www.researchgate.net/publication/355469106\\_Development\\_alternatives\\_A\\_ple\\_a\\_for\\_mining\\_tourism](https://www.researchgate.net/publication/355469106_Development_alternatives_A_ple_a_for_mining_tourism) (дата звернення : 25.10.2025).

102. RDZSURL : <https://rdzs.org/> (дата звернення : 04.06.2025).

103. Rivers of Steel. URL : <https://riversofsteel.com/> (дата звернення : 25.10.2025).

104. Rix M. Topics : Industrial archaeology. Publisher : London, Historical Association. 1967. URL : <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00665983.1967.11078326> (дата звернення : 03.06.2025).

105. Rodriguez Zulaica, Ainara. Redefining Industrial Tourism. Comparison of the Term in Spanish, French and English Literature. *Revistas*

*Pasos*, vol. 15, no. 2, 2017, 307–315. URL : [https://www.academia.edu/34470818/Redefining\\_Industrial\\_Tourism\\_Comparison\\_of\\_the\\_term\\_in\\_spanish\\_french\\_and\\_english\\_literature](https://www.academia.edu/34470818/Redefining_Industrial_Tourism_Comparison_of_the_term_in_spanish_french_and_english_literature) (дата звернення : 07.11.2025).

106. Stiftung Automuseum Volkswagen. URL : <https://www.automuseum-volkswagen.de/en/> (дата звернення : 07.11.2025).

107. The Association for Industrial Archaeology. URL : <https://industrial-archaeology.org/> (дата звернення : 12.11.2025).

108. The girl lost in the Odessa Catacombs. URL : [https://www.reddit.com/r/UnresolvedMysteries/comments/aqczf5/the\\_girl\\_lost\\_in\\_the\\_odessa\\_catacombs/](https://www.reddit.com/r/UnresolvedMysteries/comments/aqczf5/the_girl_lost_in_the_odessa_catacombs/) (дата звернення : 02.06.2025).

109. The Henry Ford. URL : <https://www.thehenryford.org/> (дата звернення : 11.11.2025).

110. The historical exposition of the Latvian War Museum Liepāja's coastal artillery battery No. 2. URL : <https://liepaja.travel/en/see-and-do/war-museum-2/> (дата звернення : 02.11.2025).

111. The Marqués de Riscal City of Wine. URL : <https://www.marquesderiscal.com/en/the-marques-de-riscal-city-of-wine> (дата звернення : 22.10.2025).

112. The Perfume Museum. URL : <https://usines-parfum.fragonard.com/en/museums/the-perfume-museum/> (дата звернення : 12.11.2025).

113. TICCİH. URL : <https://ticcih.org/> (дата звернення : 12.11.2025).

114. Two abandoned Soviet space shuttles left in the Kazakh steppe. URL : <https://edition.cnn.com/style/article/baikonur-buran-soviet-space-shuttle> (дата звернення : 09.11.2025).

115. Ukrainian National Airsoft Assotiation. URL : <https://unaf.com.ua/> (дата звернення : 02.06.2025).

116. UNESCO URL : <https://www.unesco.org/en> (дата звернення : 12.11.2025).

117. V&A Waterfront – Welcome to our neighbourhood. URL : <https://www.waterfront.co.za/> (дата звернення : 07.11.2025).
118. Walter Minchinton. Industrial Archaeology in Devon. 1976. URL : <https://michaelharrison.org.uk/wp-content/uploads/2024/03/Industrial-Archaeology-in-Devon-Walter-Minchinton-1976.pdf> (дата звернення : 02.06.2025).
119. Welcome to La Villette. URL : <https://www.lavillette.com/en/> (дата звернення : 12.11.2025).
120. Xie Philip Feifan. Industrial Heritage Tourism. Multilingual Matters & Channel View Publications, 2015. URL : [https://books.google.com.ua/books?hl=uk&lr=&id=YEG9CQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR7&dq=industrial+heritage+tourism+2015&ots=gfHLjyaylz&sig=4U2B4eGV6B4pxz3QxtGPCDrEkow&redir\\_esc=y#v=onepage&q=industrial%20heritage%20tourism%202015&f=false](https://books.google.com.ua/books?hl=uk&lr=&id=YEG9CQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR7&dq=industrial+heritage+tourism+2015&ots=gfHLjyaylz&sig=4U2B4eGV6B4pxz3QxtGPCDrEkow&redir_esc=y#v=onepage&q=industrial%20heritage%20tourism%202015&f=false) (дата звернення : 02.06.2025).
121. Zaanse Schans. URL : <https://www.dezaanseschans.nl/en/> (дата звернення : 12.11.2025).
122. Zhang J., Cenci J., Becue V., Koutra S., Ioakimidis C. Recent Evolution of Research on Industrial Heritage in Western Europe and China Based on Bibliometric Analysis. *Sustainability* 2020, 12, 5348. URL : [https://www.researchgate.net/publication/342641065\\_Recent\\_Evolution\\_of\\_Research\\_on\\_Industrial\\_Heritage\\_in\\_Western\\_Europe\\_and\\_China\\_Based\\_on\\_Bibliometric\\_Analysis](https://www.researchgate.net/publication/342641065_Recent_Evolution_of_Research_on_Industrial_Heritage_in_Western_Europe_and_China_Based_on_Bibliometric_Analysis) (дата звернення : 07.06.2025).