

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**КРИВОРІЗЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**Факультет географії, туризму та історії**  
**Кафедра туризму та економіки**

«Допущено до захисту»  
 Завідувач кафедри  
 \_\_\_\_\_ Казаков В.Л.  
 « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2024 р.

Реєстраційний № \_\_\_\_\_  
 « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2024 р.

**ІНДУСТРІАЛЬНА СПАДЩИНА ЛЬВІВЩИНИ ЯК ТУРИСТИЧНИЙ  
 РЕСУРС**

Кваліфікаційна робота здобувача освіти  
 групи \_\_\_\_\_ ТУР-20 \_\_\_\_\_  
 (шифр групи)

першого (бакалаврського) рівня  
 спеціальності 242 Туризм

Романової Олександрі Олегівни

Керівник к.геогр.н., доцент

Пацюк В.С.

Оцінка:

Національна шкала \_\_\_\_\_

Шкала ECTS \_\_\_\_ Кількість балів \_\_\_\_

Голова ЕК \_\_\_\_\_  
 (підпис) (прізвище, ініціали)

Члени ЕК \_\_\_\_\_  
 (підпис) (прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_

(підпис) (прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_

(підпис) (прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_

(підпис) (прізвище, ініціали)

## ЗАПЕВНЕННЯ

Я, Романова Олександра Олегівна, розумію і підтримую політику Криворізького державного педагогічного університету з академічної доброчесності. Запевняю, що ця кваліфікаційна робота виконана самостійно, не містить академічного плагіату, фабрикації, фальсифікації. Я не надавала і не одержувала недозволену допомогу під час підготовки цієї роботи. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають покликання на відповідне джерело.

Із чинним Положенням про запобігання та виявлення академічного плагіату в роботах здобувачів вищої освіти Криворізького державного педагогічного університету ознайомена. Чітко усвідомлюю, що в разі виявлення у кваліфікаційній роботі порушення академічної доброчесності робота не допускається до захисту або оцінюється незадовільно.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>5</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ІНДУСТРІАЛЬНА СПАДЩИНА ЯК СКЛАДОВА КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ.....</b>	<b>7</b>
1.1. Аналіз підходів щодо виділення індустриальної спадщини.....	7
1.2. Класифікація об'єктів індустриальної спадщини.....	11
1.3. Індустриальна спадщина в структурі культурної спадщини України.....	13
<b>РОЗДІЛ 2. ТУРИСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ІНДУСТРІАЛЬНОЇ СПАДЩИНИ ЛЬВІВЩИНИ.....</b>	<b>19</b>
2.1. Аналіз індустриальної спадщини Львівщини.....	19
2.1.1. Гірничопромислова спадщина.....	21
2.1.2. Фабрично-заводська спадщина.....	25
2.1.3. Транспортна спадщина.....	31
2.2. Ревіталізована спадщина Львівської області та можливості її використання в туристичній діяльності.....	34
<b>РОЗДІЛ 3. ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ТУРУ ІНДУСТРІАЛЬНОЮ СПАДЩИНОЮ ЛЬВІВЩИНИ.....</b>	<b>39</b>
3.1. Розробка туру індустриальною спадщиною Львівської області.....	39
3.2. Організаційне та економічне обґрунтування туру.....	41
3.3. Рекомендації щодо включення індустриальної спадщини Львівщини до туристичних програм.....	47
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>50</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>52</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>57</b>
Додаток А.....	57
Додаток Б.....	58
Додаток В.....	59
Додаток Г.....	60

Додаток Д.....	63
Додаток Е.....	64
Додаток Ж.....	65

## ВСТУП

**Актуальність дослідження:** Індустріальна спадщина є важливою складовою культурної спадщини, яка відображає історію промислового розвитку суспільства. Вона включає в себе будівлі, споруди, інженерні конструкції, обладнання, технології та інші об'єкти, пов'язані з промисловою діяльністю. Індустріальна спадщина є свідченням технічного прогресу, економічного розвитку та соціальних змін, що відбувалися в різні періоди історії.

Львівщина, як один з провідних промислових регіонів України, має багату індустріальну спадщину, яка заслуговує на вивчення, збереження та використання в туристичних цілях. Об'єкти індустріальної спадщини Львівщини відображають різні етапи розвитку промисловості, починаючи з доби Австро-Угорщини і закінчуючи сучасними досягненнями.

**Метою** кваліфікаційної роботи є дослідження індустріальної спадщини Львівщини, визначення її туристичного потенціалу та економічне обґрунтування туру індустріальними об'єктами регіону.

Реалізація мети передбачає виконання наступних **завдань**:

1. Аналіз підходів до виділення індустріальної спадщини та її класифікації.
2. Характеристика туристичного потенціалу об'єктів індустріальної спадщини Львівщини.
3. Виявлення особливостей ревіталізації індустріальної спадщини на Львівщині.
4. Розробка маршруту туру індустріальною спадщиною Львівщини.
5. Економічне обґрунтування туру та оцінка його рентабельності.

**Об'єкт дослідження:** індустріальна спадщина Львівщини.

**Предмет дослідження:** можливості використання індустріальної спадщини Львівщини в туристичній діяльності.

**Теоретична основна дослідження.** Дослідження індустриальної спадщини спираються на ґрунтовну теоретико-методологічну базу, створену завдяки зусиллям Г. Підгрушного, Ю. Гютюнника, Г. Денисика, К. Горб; прикладні аспекти використання індустриальної спадщини в туристичній діяльності висвітлені у працях Л. Зеленської, Н. Дук, І. Суматохіної, В. Смаль, О. Бейдика, В. Пацюк, В. Казакова.

**Методи дослідження:** У науковій роботі були використані наступні методи дослідження, як: аналіз – з метою детального розглядання об'єкта дослідження; порівняння – з метою встановити схожості та відмінності між різними елементами або явищами; узагальнення – для підсумовування інформації та встановлення загальних висновків; проектування – для розробки маршруту туру; картографічний – представлення маршруту руху у програмі Google Earth; економічний метод – розрахунок бюджету туру.

**Структура курсової роботи:** робота складається з вступу, трьох розділів, висновку та списку використаної літератури, яке включає 40 найменувань та 7 додатків.

## **РОЗДІЛ 1. ІНДУСТРІАЛЬНА СПАДЩИНА ЯК СКЛАДОВА КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ**

### **1.1. Аналіз підходів щодо виділення індустриальної спадщини**

Широкий спектр матеріальних об'єктів епохи індустріалізації, пов'язаних з науково-технічною, інженерною, виробничою та транспортною діяльністю людини, об'єднується під спільним терміном "об'єкти індустриальної спадщини". Концепція "індустриальної спадщини" з'явилася відносно недавно і розвивається протягом останніх років. До таких об'єктів належать історичні виробничі ландшафти, комплекси, групи будівель, споруди, машини та агрегати промисловості та агропромислового комплексу, будівельного, транспортного, гідротехнічного призначення, складського та комунального господарства, які у своїй структурі, функціонально-планувальній організації та композиційно-просторовому вирішенні відображають рівень тогочасного науково-технічного прогресу, характер трудових процесів та естетичні погляди певного історичного періоду, мають історичну та архітектурно-художню цінність і можуть розглядатися як феномени культури.

Сучасні постіндустріальні об'єкти втрачають свої первинні функції, але все ще займають важливе місце у культурному ландшафті міст і регіонів. Вони тісно пов'язані з матеріальною культурою регіону, виступають потужним чинником ідентифікації з певною місцевістю чи населеним пунктом і в цьому полягає їхнє унікальне значення.

На сьогоднішній день проблема збереження індустриальної спадщини визнається у всьому світі. Включення таких об'єктів до списку Світової спадщини ЮНЕСКО відіграло вирішальну роль у популяризації індустриальної спадщини на глобальному рівні, підготувавши громадську думку до широкомасштабної роботи в цьому напрямку, яка розпочалася в 90-х роках. Збереження індустриальної спадщини вимагає ухвалення відповідних законів та програм щодо їх збереження та реабілітації, привернення уваги

громадськості до проблем ревалоризації та сучасного використання цих об'єктів, а також активного включення їх до туристичної індустрії.

На думку І. В. Федосєєвої, поняття "індустріальна спадщина" має подвійне значення. По-перше, це самі промислові об'єкти, такі як заводи, фабрики, комбінати, рудники, окремі виробничі будівлі, гідроспоруди, об'єкти дорожнього будівництва та пов'язані з виробничими комплексами робітничі поселення. По-друге, це знаряддя виробництва та його продукти, включаючи вироби, виготовлені на різних підприємствах, машини і їх деталі, спецодяг, документи, зокрема фотографії, що відображають виробничий процес, та модельні реконструкції втрачених об'єктів. [28].

На сучасному етапі об'єкти індустріальної культури різних історичних епох в структурі населених пунктів вимагають дослідження і оцінки їх історико – пізнавального значення, архітектурно-художньої цінності та містобудівельної значущості з визначенням переліку і статусу пам'яток індустріальної культури. Якщо такі об'єкти мають історико-культурну цінність, то їх доцільно розглядати як потенційні для подальшої ревалоризації.

Ревалоризація має на меті комплексні перетворення, покликані повернути об'єктам спадщини їх архітектурно-художню та експлуатаційну цінність. Найбільш розповсюдженими прийомами ревалоризації об'єктів індустріальної спадщини є їх музеєфікація або перетворення в багатофункційні громадські простори та включення в сучасне міське життя.

**Музеєфікація** – напрямок музейної діяльності та охорони пам'яток, суть якого – перетворення історико-культурних та природних об'єктів в об'єкти музейного показу з метою максимального збереження та виявлення їх історикокультурної, наукової та художньої цінності для включення їх в актуальну культуру [20]. Відповідно до цього метою музеєфікації індустріальної спадщини є не лише збереження індустріальних об'єктів, а й ознайомлення з еволюцією методів створення певної продукції, сприяння покращенню розуміння індустріальної культури та менталітету робітничого населення.



У світі накопичено значний досвід музеєфікації об'єктів індустріальної спадщини, особливо в Європі. Наприклад, у Антверпені (Бельгія) створено музейний комплекс видавництва та типографії Плантен-Моретюс. У Великій Британії діють такі музеї під відкритим небом, як музей у Біміш на півночі Англії, музей «Блек Кантрі» на околицях Дадлі (Центральна Англія), музей гірничодобувної промисловості «Великий кар'єр» у Бленейвоні (Південний Уельс) та музей «Сланцеві печери» в Північному Уельсі.

У Франції створена мережа музеїв місцевої культури і техніки на території історичної області Франш-Конте. Металургійний музей-завод у Сіані працює з 1813 року без модернізації. Також музеєфіковано низку промислових об'єктів, таких як завод по виробництву різальних інструментів у Нанс-су-Сент-Анн, який до 1969 року виготовляв серпи і різці; солеварня в Салені, важлива пам'ятка промислової археології; музей у сільській кузні в Етюеффоні; надшахтний будинок і музей вуглевидобутку в Роншані, що є останнім свідченням розвитку вуглевидобувної промисловості з XVIII століття до 1958 року; музей у Буа-д'Амоні, присвячений виготовленню коробок із деревини хвойних дерев [28].

Підходи щодо поняття індустріальної спадщини узагальнив та систематизував К.М. Горб, який виділив такі рівні розгляду індустріальної спадщини: 1) як історичні об'єкти та явища – артефакти промисловості (початково «індустрія» змістовно означає саме промислове виробництво); 2) як артефакти виробництва взагалі, не лише індустрії; 3) як артефакти господарства в цілому, включаючи історичні споруди й технології промислової, транспортної, будівельної, торгівельної та інших галузей насамперед вторинної та третинної сфер економіки; 4) як загалом спадщина індустріальної епохи, своєрідна пам'ятка науково-технічному прогресу, що в певний період Всесвітньої історії кардинально змінив характер і ритм життя світового співтовариства [13].

Проблематика вивчення та відповідно збереження індустріальної спадщини знайшла відображення у діяльності Міжнародного Комітету по

Збереженню Індустріальної Спадщини, який було створено в 1970-ті роки ХХ століття. Цей комітет являє собою позаурядову міжнародну організацію, метою якої є збереження, реабілітація та пропаганда індустріальної спадщини як частини національної та міжнародної культури всього людства.

Зародився туризм індустріальної спадщини у Великобританії та поширився в інші країни Європи. Рух за збереження індустріальної спадщини вперше з'явилося в Англії на початку 1960-х рр., коли почали спонтанно виникати місцеві групи ентузіастів, які боролися за порятунок пам'яток індустрії, яким загрожував все наростаючий в післявоєнні роки процес реконструкції. Символічним моментом народження такої самосвідомості була кампанія щодо збереження Юстон Арч – великого грецького стадіону, однак вона завершилася невдачею [3].

Рух щодо збереження індустріальних пам'яток зародився у Великобританії, а далі поширився іншими країнами Європи. Активізувався цей процес у Рурському районі ФРН, де у 1999 р. було завершено формування регіонального «Маршруту виробничої спадщини». Згодом даний маршрут трансформувався в проект «Європейський маршрут індустріальної спадщини» («European Route of Industrial Heritage» (ERIH)), що об'єднав низку регіональних та тематичних маршрутів даної тематики (дод. А). Проект ERIH був запроваджений коштом фондів Європейського Союзу зі сподіванням, що: «нові форми туризму, які розвиваються на основі індустріальної спадщини можуть відіграти важливу роль у відродженні промислових районів, допомагаючи їм будувати краще економічне майбутнє» [2].

## **1.2. Класифікація об'єктів індустріальної спадщини**

Класифікація об'єктів індустріальної спадщини – це процес систематизації та категоризації історичних об'єктів, пов'язаних з промисловими процесами та технологіями минулих епох. Ця класифікація може включати різноманітні види об'єктів, такі як фабрики, заводи, машини,

обладнання, технічні споруди, магістралі, а також виробничі пам'ятки, які мають історичну, культурну або архітектурну цінність. Вона важлива для їх збереження, реставрації та використання як історичних, культурних та освітніх ресурсів.

Підгрушній Г.П. зазначив, що «об'єкти індустриальної спадщини поділяються на кілька типів:

1. Енергетичні об'єкти (тепло-і гідроелектростанції, лінії електропередач і т. п.). Особливий інтерес сьогодні, в силу об'єктивних причин, представляють ГЕС, побудовані в кінці XIX – першій половині XX століття на малих річках.

2. Виробничі об'єкти (шахти, кар'єри, заводи, фабрики, окремі технологічні лінії, обладнання тощо). У першу чергу заповіданню і охороні підлягають об'єкти створені в період проходження 1 – 3 циклів Кондратьєва (ЦК), що представляють собою виробництва перших технологічних укладів. Насамперед, це стосується старих текстильних фабрик, металургійних заводів, ливарних підприємств, судноверфей, відпрацьованих шахт, рудників і т. п.

3. Об'єкти складського господарства (склади, сховища, погребі і т.п.). Масштабність та унікальність багатьох з цих споруд визначена необхідністю зберігання величезної кількості сировини, напівфабрикатів, готової продукції тощо;

4. Об'єкти транспортної інфраструктури (залізничні вокзали, портові комплекси, ангари для транспортних засобів, окремі залізничні гілки тощо);

5. Об'єкти соціальної інфраструктури (житлові будинки для інженерно-технічного персоналу і робітників, клуби, лікарні, школи, училища та ін.)» [35].

Казаков В.Л. виділяє «6 категорій об'єктів індустриальної спадщини:

1. *фабрично-заводські* – заводи, шахти, фабрики, електростанції, млини, вітряки, системи рудопідйомників і рудовідкатки та ін.;

2. *гірничопромислові* (відвали, кар'єри, старі шахтні провали і мульди осідання, розвідні шурфи тощо);

3. *селитебні* – території робітничих селищ старих рудників і заводів, є носіями особливих стилів архітектури та містобудування – що окремі споруди, які характеризуються ознаками певної культури, епохи, певних стилів, традицій; архітектурні ансамблі історичних центрів, вулиць, кварталів, площ, парканів; рудничні парки і сквери; будинки проживання власників підприємств; селищні цвинтарі, окремі поховання та некрополі промисловців; визначні місця, пов'язані з важливими історичними подіями розвитку промисловості (території рудників), з життям та діяльністю відомих осіб, які працювали на тих чи інших підприємствах;

4. *транспортні* – старі дороги (відкотні рудничні залізниці з штучними насипами і без них), бруківки, старі залізниці, будівлі вокзалів, мости, стічні арки (труби) на місці перетинання дорогами балок, ярів, невеликих водотоків тощо;

5. *обслуговуючі* – адміністративні контори рудників, церкви в робітничих селищах, рудничні або заводські бані, клуби, амбулаторії, їдальні;

6. *водогосподарські* – старі ставки у балках, відвідні дренажні канали на схилах вододілів і вододілах, підземні дериваційні тунелі, що будувались з метою дренажу території і відведення дощових і річкових вод від гірничих розробок» [21].

Ґрунтовну класифікацію об'єктів індустріальної спадщини здійснили Дук Н. та Суматохіна І. [**Помилка! Джерело посилання не знайдено.**]. Вони підійшли до питання комплексно, взявши за критерії походження об'єктів; форму їх територіальної локалізації; історична ознака та відповідність певній стадії розвитку; природність середовища розташування об'єктів спадщини; первинне призначення об'єктів; провідна сучасна суспільна функція; ступінь збереженості (дод. Б).

Індустріальна спадщина включає широкий спектр об'єктів, які відображають історію та розвиток промисловості. Проаналізувавши різні підходи можна зробити спробу запропонувати власну класифікацію об'єктів індустріальної спадщини.

### **1. За типом промисловості:**

- Вугільні шахти: Включають у себе шахти, структури пов'язані з видобутком вугілля, такі як вентиляційні вежі, шахтні галереї тощо.
- Металургійні заводи: Об'єкти, пов'язані з виробництвом сталі, заліза та інших металів, такі як металургійні заводи, прокатні заводи, ковальні тощо.
- Фабрики та мануфактури: Включають у себе будівлі та обладнання, пов'язані з виробництвом текстилю, шовку, шерсті, одягу, кераміки тощо.
- Заводи та фабрики із переробки харчових продуктів: Наприклад, млини, пивоварні, м'ясо-переробні заводи, маслозаводи тощо.

### **2. За функціональним призначенням:**

- Виробничі об'єкти: Такі як заводи, мануфактури, фабрики, де виготовляються різноманітні товари або проводиться обробка сировини.
- Транспортні споруди: Включають в себе залізничні вокзали, порти, доки, канали, лимани, старі трамвайні або залізничні мости, тунелі тощо.
- Енергетичні об'єкти: Вугільні електростанції, гідроелектростанції, станції з використанням вітру або сонячної енергії.

### **3. За ступенем збереження:**

- Повністю збережені: Об'єкти, які зберегли свою оригінальну форму та функціональність.
- Частково збережені: Об'єкти, які частково втратили свою оригінальну структуру або функціональність.
- Зруйновані: Об'єкти, які практично або повністю зруйновані, але залишили певні залишки, що мають історичне значення.

### **4. За віковою категорією:**

- Доіндустріальні: Споруди, що існували до епохи промислової революції.
- Промислові: Споруди, побудовані під час промислової революції або в наслідок неї.

- Постіндустріальні: Споруди, які з'явилися після закінчення періоду інтенсивного промислового розвитку.

#### **5. За регіональним розташуванням:**

- Міські: Об'єкти, розташовані в міських районах, які часто є центральними для економіки та історії міст.

- Сільські: Споруди, розташовані в сільських районах, які можуть бути пов'язані з сільськогосподарськими або промисловими процесами.

#### **6. За матеріалом будівництва:**

- Металеві: Споруди, побудовані в основному з металу, такі як сталеві фабричні приміщення, металеві мости тощо.

- Кам'яні: Об'єкти, побудовані в основному з каменю, такі як млини, фортеці, промислові будівлі тощо.

- Цегляні: Споруди, які використовують цеглу як основний будівельний матеріал, такі як заводи, кам'яні печі, склади тощо.

#### **7. За культурним контекстом:**

- Наслідок колоніальної або імперської індустрії: Об'єкти, що виникли в колоніальних або імперських контекстах, такі як текстильні фабрики у колоніях або заводи для видобутку ресурсів.

- Збудовані під час війни: Споруди, побудовані в періоди воєн, які можуть мати важливе військове або стратегічне значення.

#### **8. За значенням для суспільства:**

- Символічні об'єкти: Об'єкти, які мають велике культурне, історичне або символічне значення для певної спільноти або нації.

- Технологічно важливі: Споруди, які відіграють важливу роль у розвитку технологій або інновацій в певному секторі промисловості.

### **1.3. Індустріальна спадщина в структурі культурної спадщини**

#### **України**

В Україні прийнято Закон України «Про охорону культурної спадщини» [17]. Цей Закон регулює правові, організаційні, соціальні та економічні відносини у сфері охорони культурної спадщини з метою її збереження, використання об'єктів культурної спадщини у суспільному житті, захисту традиційного характеру середовища в інтересах нинішнього і майбутніх поколінь.

Об'єкти культурної спадщини, які знаходяться на території України, у межах її територіального моря та прилеглої зони, охороняються державою.

**«Культурна спадщина** – сукупність успадкованих людством від попередніх поколінь об'єктів культурної спадщини;

1. За типами об'єкти культурної спадщини поділяються на:

- споруди (витвори) – твори архітектури та інженерного мистецтва, твори монументальної скульптури та монументального малярства, археологічні об'єкти, печери з наявними свідченнями життєдіяльності людини, будівлі або приміщення в них, що зберегли автентичні свідчення про визначні історичні події, життя та діяльність відомих осіб;

- комплекси (ансамблі) – топографічно визначені сукупності окремих або поєднаних між собою об'єктів культурної спадщини;

- визначні місця – зони або ландшафти, природно-антропогенні витвори, що донесли до нашого часу цінність з археологічного, естетичного, етнологічного, історичного, архітектурного, мистецького, наукового чи художнього погляду» [17].

2. «За видами об'єкти культурної спадщини поділяються на:

- археологічні – рештки життєдіяльності людини (нерухомі об'єкти культурної спадщини: городища, кургани, залишки стародавніх поселень, стоянок, укріплень, військових таборів, виробництв, іригаційних споруд, шляхів, могильники, культові місця та споруди, їх залишки чи руїни, мегаліти, печери, наскельні зображення, ділянки історичного культурного шару, поля давніх битв, а також пов'язані з ними рухомі предмети), що містяться під

земною поверхнею та під водою і є невідтворним джерелом інформації про зародження і розвиток цивілізації;

- історичні – будинки, споруди, їх комплекси (ансамблі), окремі поховання та некрополі, місця масових поховань померлих та померлих (загиблих) військовослужбовців (у тому числі іноземців), які загинули у війнах, внаслідок депортації та політичних репресій на території України, місця бойових дій, місця загибелі бойових кораблів, морських та річкових суден, у тому числі із залишками бойової техніки, озброєння, амуніції тощо, визначні місця, пов'язані з важливими історичними подіями, з життям та діяльністю відомих осіб, культурою та побутом народів;

- об'єкти монументального мистецтва – твори образотворчого мистецтва: як самостійні (окремі), так і ті, що пов'язані з архітектурними, археологічними чи іншими пам'ятками або з утворюваними ними комплексами (ансамблями);

- об'єкти архітектури – окремі будівлі, архітектурні споруди, що повністю або частково збереглися в автентичному стані і характеризуються відзнаками певної культури, епохи, певних стилів, традицій, будівельних технологій або є творами відомих авторів;

- об'єкти містобудування – історично сформовані центри населених місць, вулиці, квартали, площі, комплекси (ансамблі) із збереженою планувальною і просторовою структурою та історичною забудовою, у тому числі поєднаною з ландшафтом, залишки давнього розпланування та забудови, що є носіями певних містобудівних ідей;

- об'єкти садово-паркового мистецтва – поєднання паркового будівництва з природними або створеними людиною ландшафтами;

- ландшафтні – природні території, які мають історичну цінність;

- об'єкти 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» [17].

У системі об'єктів культурної спадщини індустріальна спадщина займає особливе місце. Проблема її збереження була піднята лише кілька десятиліть тому. У процесі швидкого переходу західних країн до постіндустріального суспільства багато об'єктів виробництва та інфраструктури індустріальної епохи залишилися незатребуваними. Багато з них є унікальними інженерними спорудами, які справедливо можуть вважатися технічними та технологічними пам'ятками.

Спадщина як суспільне явище глибоко увійшла в науковий світ, практику управління (особливо в туристичній галузі) та повсякденний обіг, включаючи побутовий. Це зумовлено насамперед підвищенням гуманітарної та екологічної складових усіх сфер суспільного життя. Значним поштовхом до поширення такої уваги на теренах СНД стала більш ніж 30-річна дія Конвенції про охорону Всесвітньої культурної та природної спадщини, до якої приєдналася абсолютна більшість країн світу. Проте жодна з наявних на цей час наукових та законодавчо-інструктивних дефініцій спадщини не розкриває повністю багатогранність цього поняття і, що найважливіше, не розмежовує його достатньо чітко від таких схожих категорій, як "надбання", "спадок" та "пам'ятки".

**Надбання** – все те, що суб'єкт (людина, група людей, народ, суспільство, держава) має у своїй власності (розпорядженні і користуванні) незалежно від джерел надходження.

**Спадок** – все те, що суб'єкт отримав у власне розпорядження та користування від попередніх поколінь.

**Спадщина** – все те, що суб'єкт отримав для власного розпорядження й користування від попередніх поколінь та має неодмінно зберегти і передати наступним поколінням, можливо, у примноженому та збагаченому вигляді (але без втрати основи).

**Пам'ятки** – частина спадщини, що містить важливу інформацію та через свідочтво та (або) нагадування спонукає суб'єкта постійно зберігати її для наступних поколінь у первісному вигляді.

Спадщина людської спільноти (суспільства, держави, народу) – це сукупність об'єктів і явищ, що яскраво відображають її історію, культуру (включаючи менталітет) і природу, зберігаючи та поповнюючи пам'ять про все важливе в минулому й теперішньому для майбутнього життя. Найважливішими характеристиками спадщини є ідентичність, типовість, унікальність, рідкість, своєрідність, автентичність, естетичність та інформативність.

Індустріальна спадщина, як важливий суспільний феномен, потребує окремої систематизації за «горизонтальними» та «вертикальними», «сталими» та «мінливими» ознаками, насамперед для забезпечення чіткості практичних дій щодо її відновлення, збереження та використання. Проте її не можна розглядати окремо від загального комплексу спадщини держави, оскільки індустріальна спадщина є невід'ємною складовою національної спадщини.

## РОЗДІЛ 2. ТУРИСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ІНДУСТРІАЛЬНОЇ СПАДЩИНИ ЛЬВІВЩИНИ

### 2.1. Аналіз індустриальної спадщини Львівщини

Львівська область є регіоном з багатою історією індустриального розвитку, що вплинуло на економічне і культурне становлення регіону. Індустриальна спадщина Львівщини включає численні об'єкти, які мають важливе значення для розуміння історії промисловості та її впливу на соціальне життя.

Поштовхом інтенсивного розвитку промисловості Львівщини стала розбудова залізничних шляхів (проведення залізниць – у 1861 р. до Кракова, у 1866 р. до Чернівців, в 1869 р. до Бродів). Львів перетворюється в значний залізничний вузол, що з'єднав Галичину з центральними районами австрійської імперії і починає активно експортувати продукцію власного виробництва на західноєвропейські ринки. До 1939 р. найбільшими підприємствами у Львові були ремонтні майстерні залізниць, нафтоперегінний завод, невеликі фабрики електротехнічних та вимірювальних приладів, завод водних насосів, два склозаводи, три шкіряні фабрики, кілька друкарень, кондитерські фабрики, пивзавод, лікєро-горілчаний завод.

Щодо Львівського регіону, то на початку ХХ століття основними галузями спеціалізації тут були видобуток і переробка нафти (Борислав, Битків, Долина та ін.). В той час тут щороку видобувалося близько 2 млн. тонн нафти, що становило близько 5% її світового видобутку. Значних масштабів набув також видобуток і переробка калійних солей (Стебник), сірки (Розділ) [34].

Багато з цих промислів вже вичерпалися і закриті. Після відповідної підготовки вони цілком успішно можуть бути використані в пізнавальних і туристичних цілях.

Вугільна промисловість була зосереджена в Червонограді та його околицях. Шахти стали важливими економічними осередками, де працювали

тисячі людей. Борислав був одним з найважливіших центрів нафтовидобутку в Європі на початку ХХ століття. Збереглися старі нафтові свердловини та промислові будівлі, які свідчать про колишню велич цієї галузі. Львівський хімічний завод займався виробництвом різних хімічних сполук і продуктів, що мало значний вплив на економіку регіону.

Індустріальні об'єкти стали важливими осередками економічного розвитку, забезпечуючи робочі місця та сприяючи розвитку інфраструктури. Соціальний аспект включає покращення житлових умов, розвиток освіти та культури. Взаємодія між робітниками різних національностей сприяла культурному обміну та толерантності.

Сьогодні питання збереження індустріальної спадщини стає все більш актуальним. На прикладі багатьох європейських країн, Львівщина може перетворити старі індустріальні об'єкти на туристичні атракції. Це може включати створення музеїв, організацію екскурсій та проведення культурних заходів на територіях колишніх промислових підприємств.

Індустріальна спадщина Львівщини є важливою частиною історії та культури регіону. Збереження та раціональне використання цих об'єктів може не тільки зберегти історичну пам'ять, але й сприяти економічному розвитку через розвиток туризму. Використання індустріальної спадщини як туристичного ресурсу може стати важливим кроком до забезпечення сталого розвитку регіону.

### **2.1.1. Гірничопромислова спадщина**

Гірничопромислова спадщина Львівщини є однією з найважливіших складових індустріальної історії регіону. Вона включає численні об'єкти, пов'язані з видобутком та переробкою корисних копалин.

На початку ХІХ ст. нафтові поклади було відкрито в смузі від Добромиля через Дрогобич до Кут і далі до Румунії (дод. В). 1853 р. Роберт Домс відкрив у Бориславі перше нафтоперегінне підприємство. Нафтові ями

тут розміщували переважно вздовж річки Тисмениці. У 1865 р. В Бориславі функціонувало близько 5 тис. ям глибиною 35-40 м. Добова продуктивність однієї копанки досягала 130-140 кг. У той час нафтова промисловість розвивалася дуже швидко. Австро-Угорщина посідала третє місце з видобутку нафти у світі. А найбагатшим нафтовим регіоном імперії була Галичина. Саме галицькі містечка, серед яких і Борислав, давали понад 90% видобувної нафти, що становило 5% світового видобутку. У 1901 р. Бориславсько-Тустановицьке родовище мало 249 свердловин і 1740 шахт. На 1909 рік Борислав став одним із найуспішніших нафтових теренів, який прирівнювали до міста нафтових магнатів – Баку. Нафтовидобувними компаніями переважно володіли іноземці або місцеві поляки та євреї. Українці майже не мали вигоди з нафтової промисловості. Мешканець Борислава Михайло Левицький згадував, що «Борислав був під польським і частково єврейським впливом. Поляки займали всі важливі місця в Бориславі, а євреї були власниками нафтових фірм. Тому тяжко було українцям дістати працю» [21].

В історії нафтового Борислава є подія, пов'язана зі катастрофою нафтової свердловини «Oil City» або інакше «Велика Нафта». Пророча назва виправдала себе. Цю свердловину збудовано в 1907 році на полі Михайла Баб'яка (сучасна вулиця Б. Хмельницького, 25). День слави «Oil City» настав 13 червня 1908 року. При досягненні горизонту на глибині 1016 м, на вежі стався сильний викид нафти. За добу він становив 3 тисячі тонн. Але, під час грози 4 липня 1908 року від блискавки свердловина «Oil City» разом із резервуарами нафти загорілася, полум'я було видно на відстані до 50 км. Пожежу локалізовано на 21 добу і нафтовидобуток продовжував зростати. Найбільший пік припав на 1909 рік. Щоденно в цей час із залізничної станції Борислава відправляли декілька поїздів з нафтою. Однак, у зв'язку із виснаженням надр свердловина у 1947 році припинила своє існування й офіційно була ліквідована у 1952 році. Тепер, на місці цієї свердловини встановлений невеликий пам'ятний знак, що висвітлює події тих часів [38].

Промислове освоєння Львівсько-Волинського вугільного басейну було розпочате в 1950 році. 27 грудня 1957 року пішли на-гора перші тонни вугілля з надр шахти № 2 «Великомостівська». Цей день вважається початком вугільної галузі Львівщини. З 1954 по 1964 роки в басейні введено в експлуатацію 18 шахт загальною проектною потужністю 8,9 млн. тонн, в 1965-1974 роках побудовано ще дві шахти потужністю 1,7 млн.тонн, а в 1978 році побудована шахта № 10 «Великомостівська» з проектною потужністю 2,4 млн. тонн [24]. В вугленосній формації розвинуто до 88 пластів і пропластків вугілля. Робочої потужності (більше 60 см) досягають 30 пластів. Сумарна потужність вугільних пластів досягає більше 12 метрів. Більшість вугільних підприємств Львівщини свої проектні потужності освоїли достроково. Ініціатором цього почину виступив трудовий колектив другої «Великомостівської». На проектний рубіж він вийшов протягом року роботи. За шістдесятилітню історію трудові шахтарські колективи Прибужжя видали із земних надр понад 350 млн тонн вугілля та пройшли 3205 км гірничих виробок. Завдяки спорудженню шахт на Львівщині були побудовані Добротвірська і Бурштинська теплоелектростанції, які стали основою модернізації енергетичної системи Західної України. Для будівництва та експлуатації шахт на північ Львівщини з'їхалися десятки тисяч працівників. Видобуток вугілля став запорукою створення нових адміністративних осередків – селища Гірник, міст Соснівка та Червоноград. Усі шахти та обслуговуючі їх підприємства працювали у складі Виробничого об'єднання «Укрзахідвугілля». ДП «Львіввугілля» утворене у 1998 році шляхом поділу ВО «Укрзахідвугілля» на два окремих підприємства: «Львіввугілля» і «Волиньвугілля». По діючих шахтах запаси вугілля марок Г і Ж складають 150 млн тонн [24].

В Бориславі майже 150 років тривала розробка Бориславського озокеритного родовища. В останні роки воно було розкрито двома шахтними стовбурами №1 і №4, крім того, в місті розташована стара неліквідована шахта №3. У період максимального видобутку озокериту наприкінці ХІХ сторіччя у

місті нараховувалось 12 тис. копалень. Видбування озокериту призводить, з одного боку, до утворення значних порожнин у верхньому шарі літосфери, а з іншого – до формування насипів породи на земній поверхні. Багаторічне нагромадження відходів зумовило осідання поверхні та утворення штучного, заповненого дощовими водами та рідкими відходами перероблення руди. У Львівській області поклади озокериту розробляли також у Трускавці, селах Стара Сіль і Нагуєвичі, які з 50-х років ХХ ст. не експлуатуються [18].

У межах Львівської області розміщено 11 із 20 родовищ самородної сірки Передкарпатського сірконосного басейну, який є одним із найбільших у світі. Головні з них – Язівське, Немирівське, Роздільське і Подорожненське, які розробляють Яворівське і Роздільське державні гірничо-хімічні підприємства «Сірка». Частину родовищ з невеликими глибинами (до 100 м) розробляють кар'єрним способом, а іншу – методом підземної виплавки сірки.

Протягом княжої епохи, добування виварної солі на Передкарпатті, особливо в Галичині, мало велике значення. Соляний промисел тут є одним з найдавніших в Україні. Сіль витягували переважно виварним способом, хоча на сьогодні видобуток є мінімальним. У минулому сіль експортували до Наддніпрянщини і Польщі. У ХVІ столітті було в дії 10 свердловин – у Старій Солі, Дрогобичі, Колпці, Модричах та Котові. У ХVІІІ столітті виробництво галицької солі досягало майже 1 мільйона центнерів щорічно, що вистачало для внутрішнього вжитку та експорту до Польщі й Литви. У початку ХХ століття щорічно видобувалося близько 50 000 тонн галицької солі. Основні солеварні знаходилися у Ляцькому, Дрогобичі, Стебнику, Болехові, Долині, Калуші, Делятині, Ланчині та Косові.

У межах Львівської області розвідано 15 соляних родовищ, з яких розробляють лише Стебницьке і Дрогобицьке родовище кухонних солей, а також Стебницьке – калійних і магнієвих солей [18].

Перші дані про наявність соляних покладів у районі Стебника відносяться ще до ХІ Іст. Перша розсільна шахта глибиною 47 м працювала до 1770 р., а друга копальня «Дорфшахта» – з 1770 до 1932 р. У 1843 р. закладено

ще дві шахти «Кюбек» і «Ляриш», у яких виявили пласти калійно солі. Розроблення покладів калійних і магнієвих солей на мінеральні добрива розпочато на руднику №1 з 1922 р., а на руднику №2 – з 1966 р. У 1967 р. побудовано велику фабрику для флотаційного збагачення соляної руди. Відходи збагачення у вигляді глиносоляної суміші і розсолів накопичували у хвостосховищі [18].

Розпочавшись у 1843 році за часів Австро-Угорської імперії, розробка солевидобувного шахтного стовбура "Кюбек" і вентиляційного "Ляриш" відзначалася великою історичною важливістю. Походження назв виробок також пов'язане з тією епохою. Минуле соляного виробництва в Стебнику є надзвичайно захоплюючим для фанатів індустріального туризму та прихильників пригод у сталкерських місцях.

Шахта "Кюбек" отримала своє ім'я на честь відомого австрійського політика Карла Фрідріха фон Кюбека. Глибина шахтного стовбура становила 221 метр, а вентиляційного - 151 метр. Лугові шахти заповнювалися чистою прісною водою річки Соляниці. Для підняття розчину до солеварні "Саліна" використовувалася похила ствольна система, спочатку з кінною тягою, а пізніше – паровою машиною. Процес випарювання кухонної солі відбувався у чанах, опалюваних дровами. Шахта довгий час видобувала калійну сіль, яка використовувалася для виробництва мінеральних добрив.

На жаль, сьогодні "Кюбек" залишений без нагляду. Лише напівзруйновані споруди, залишене обладнання і величезні підземні порожнини свідчать про колишні масштаби соляного видобутку. Зміни працівників шахти постійно відслідковують стан вентиляції та рівень підземних вод, щоб уникнути обвалів порід.

Поміж занедбаних промислових споруд, неподалік від "Саліни", виділяється залізна конструкція шахтного копра, що височить над стволом тієї самої шахти "Кюбек". Копер - це підйомна конструкція, яка встановлюється над стволом шахти. 100-метрова залізна вежа над "Кюбеком", яку можна побачити сьогодні, була введена в експлуатацію 1856 року. Хоча цей



надшахтний копер зараз знаходиться у робочому стані, його вже десятиліття не використовують за призначенням.

Історична соляна шахта Стебника пропонує відмінну можливість для розвитку індустриального туризму в місті. Регулярно тут організуються офіційні екскурсії [39].

Тверді породи глибинної шахти затоплювали водами прісної річки Соляниці. Отримана таким чином ропа до 1911 року збільшила виробництво Стебницької кухонної солі до 50 тисяч тонн на рік. Після нещадного виробництва під містом залишилося 12 луговин (пустот). Сумарна площа «вимитих» підземних територій становить 440 тисяч квадратних метрів. До цього дня карстові порожнини є головною невирішеною проблемою міста.

Гірничопромислова спадщина Львівщини є важливим складником історичного, економічного та культурного розвитку регіону. Вона охоплює багатий набір об'єктів, які демонструють промислову історію та технічний прогрес минулих століть. Гірничопромислові об'єкти стали місцями культурного обміну та інтеграції різних національностей і соціальних груп. Вони сприяли створенню нових соціальних структур і культурних традицій, які збереглися до сьогодні. Збереження та відновлення гірничопромислової спадщини мають великий потенціал для розвитку туризму. Превращення старих шахт і заводів у музеї, культурні центри та туристичні об'єкти можуть сприяти економічному розвитку регіону та збереженню історичної пам'яті.

### **2.1.2. Фабрично-заводська спадщина**

Фабрики та заводи Львівщини є свідками індустриалізації та технологічного розвитку регіону. Вони зберігають унікальні архітектурні та технічні особливості, які можуть стати основою для розвитку індустриального туризму.

Фабрика Мозера. Відоме львівське підприємство другої половини ХІХ ст. – фабрика металевих виробів Зигмунта Мозера – розташувалося на

земельній ділянці між вул. Красицьких, 5 (Огієнка) та Городоцькою. Фабрика виготовляла сільськогосподарські машини та приладдя, пожежні помпи, дзвони різноманітних розмірів. Її власник, Зигмунт Мозер, від 1871 до 1882 р. був радним міста Львова і працював у секції будівництва та публічних робіт. Після смерті підприємця фабрика припинила існування, земельна ділянка була продана, згодом на її частині був споруджений другий будинок Дирекції залізниці, а тепер це лікарня Львівської залізниці (дод. Г).

Фабрика алкогольних напоїв Юзефа Адама Бачевського була заснована в 1782 році на Жовківській рогатці у Львові. Початково вона розміщувалася у будівлях старовинного палацу Целецьких під Високим замком. У цьому підприємстві виготовляли спиртні напої, такі як горілки, лікери та роми. У 1807 році фабрика отримала статус Цісарсько-королівської привілейованої крайової фабрики, а в 1834 році її перейменували на фабрику рому, горілок, розолісів та лікерів. У середині XIX століття син власника, Юзеф Адам, охрестився і прийняв прізвище Бачевський. У 1908 році за проектом архітектора Владислава Садловського був збудований комплекс фабричних споруд на вулиці Жовківській, 114/116 (тепер вулиця Б. Хмельницького), на місці колишнього палацу Целецьких. У період з 1939 по 1941 рік тут функціонував Лікери-горілочний завод №3. Після початку Другої світової війни фабрика була знищена під час бомбардування міста. Після війни і до кінця 1950-х років на вулиці Лікерній, 2 (тепер вулиця Опришківська), розміщувався Лікери-горілочний завод №2 (дод. Г).

Історія газового господарства Львівщини почалася в 1856 році, коли місто Лева уклало контракт на будівництво газової фабрики з німецьким континентальним товариством з міста Дессау. Відтоді вулиця, на якій розмістилася будівля газового підприємства, має назву Вулиця Газова. З 1 вересня 1858 року Товариство здійснювало монопольне постачання газу гміні Львова та приватним особам. За сорок років німецьке Товариство проклало майже 40 км підземних чавунних газопроводів у центральній частині міста, а також трубопровідну мережу до головного залізничного вокзалу, якими

транспортувався газ до 815 вуличних ліхтарів. Новий і масштабний етап розвитку газового господарства розпочався після Першої світової війни. У 1921 році було прокладено перші газопроводи, такі як «Дашава – Стрий» (1921 р.), «Стрий – Дрогобич» (1924 р.), «Дашава – Стебник» (1925 р.). У цей же період почали з'являтися акціонерні спілки та товариства, які займалися видобутком та розподілом природного газу. Після прокладання газопроводу «Дашава – Львів» (1929 р.), розпочалось будівництво газорозподільних станцій та газопроводів у Львові, а також укладання угод про постачання газу до газового заводу (дод. Г). Тепер АТ «Львівгаз» є одним із провідних газових підприємств і відомим постачальником природного газу. Львівщина, завдяки швидкій газифікації, належить до найбільш газифікованих областей України, забезпечуючи природним газом значну кількість населених пунктів, у тому числі міст та сіл.

Перша промислова пивоварня на території України з'явилася у Львові в 1715 році, після того, як польський граф Станіслав Потоцький видав ченцям-єзуїтам дозвіл на будівництво пивоварні в Краківському передмісті Львова. З цього моменту і бере свій початок історія пива «Львівське». Ченці-пивовари значно випереджали цехових майстрів у мистецтві пивоваріння, тому пиво, що випускається на заснованій ними пивоварні, споконвічно відрізнялося високою якістю та відмінним смаком. Для його виготовлення використовували воду з місцевих артезіанських свердловин, високоякісний хміль і ячмінний солод вищого ґатунку. Технологія виробництва на той час була досконалою – навіть після тривалого транспортування пиво зберігало свою якість і смак, що в ті часи було рідкістю. Пиво Львівської пивоварні швидко стало популярним не тільки на території України, але й у всій Європі, а сама пивоварня стала одним з наймогутніших пивоварних підприємств Австро-угорської імперії. Після позбавлення Ордена єзуїтів всіх його прав і привілеїв Львівська пивоварня стала власністю Львівського акціонерного товариства пивоварів. Нові власники зберегли найкраще в рецептурі пива і вдосконалили її відповідно до новітніх технологій. Львівське пиво

випускалося в скляних пляшках і було відомо в Європі також як Bawar, Porter Imperial, Eksportowe. За часів Радянського Союзу Львівська пивоварня перейшла у власність держави і була перейменована у ВАТ «Колосся». Тоді ж пиво «Львівське» одержало офіційну назву та статус торговельної марки. «Львівське» зберегло свою еталонну якість і стало найкращим пивом у Радянському Союзі. Після розпаду Радянського Союзу Львівська пивоварня повернула собі первісну назву і в 1999 році ввійшла до складу однієї з найбільших пивоварних компаній Baltic Beverages Holding (нині – Carlsberg Group) (дод. Г).

Досить потужний в історичному контексті на Львівщині був соляний промисел. У промисловому містечку Стебник зберігся один із найцікавіших індустріальних пам'яток Галичини – солеварня «Саліна». Будівля заводу була зведена в середині XIX століття, коли дані території перебували під владою Австро-Угорської імперії. Це проявляється в архітектурі соляного заводу, більше схожого на палацові склепіння: вітражні вікна, банкетний зал прямо в приміщенні солеварні і годинникова вежа.

Солеваріння в Стебнику Солеваріння – древній промисел стебничан. У середні віки ропу збирали на поверхні соляних озер. Поступово вода йшла углиб землі, і для видобутку розсолу потрібно було розробляти «копальні», або «шиби». Виварюванням солі з ропи місцеві жителі були зайняті в усі часи. З приходом Австро-Угорського правління на головний промисел ввели монополію. Виварювати сіль заборонялося навіть у тих випадках, коли розсіл проступав на поверхню у власному городі (дод. Г).

Австрійську «Саліну» звели на місці старої солеварні. Ропу доставляли з «Дорфшахти», що функціонувала з 1770-тих років. На поверхню розсіл вивозили похилим стволем за допомогою кінної тяги, пізніше парової машини. У солеварні були встановлені виварні чани. Під ними – печі на дровах. Свіжу, ще вологу, сіль пресували в спеціальні конусоподібні форми (топки) і запікали в печі. Налагоджувалися торгові шляхи, і з'явилася необхідність збільшувати

обсяги виробництва. Будівля солевиварювального заводу «Саліна» – центральна пам'ятка індустріального Стебника [38].

У XVI-XVII століттях видобуток солі у Дрогобицькому старостві, сягав досить високого рівня. Частку виробництва брала на себе Нагуєвицька солеварня. Ропу у відрах піднімали з неглибоких шахт за допомогою коней, розливали у жбани у спеціальних вежах та випарювали. Нагуєвицька сіль везлася на Перемишль, а далі до Бидгоша. Солеваріння у Нагуєвичих занепало у часи введення монополії, встановленої з приходом до Галичини панування Австрії [26].

Перша писемна згадка про сіль у Дрогобичі датується 1390 роком. Дрогобицька солеварня безперервно діяла з XIV століття на одному і тому ж місці, біля джерел «сировиці» – соляної ропи. Тому Дрогобицький солевиварювальний завод, що працює й сьогодні, можна вважати найстарішим постійно діючим промисловим підприємством в Україні. Протягом століть розквіту Дрогобичу сприяла солеварня, яка постачала сіль не лише до Галичини і Закарпаття, але і для Волині, Холмської землі, Київщини (дод. Г).

За дрогобицькою сіллю прибували чумаки з різних кінців України – з Поділля, далекої Брацлавщини, Холмщини, Волині. На волинських пристанях над Случем і Горинню дрогобицьку сіль вантажили на річкові судна – ком'яги і сплавливали до Прип'яті, а далі Дніпром аж до самого Києва. Частина веж у Дрогобичі, Ясениці та інших навколишніх селах належала королю. На них змушували працювати селян, підданих монарху, який віддав жупу в оренду багатим італійським купцям, переважно генуезцям, що ходили з купецькими караванами з Італії через Львів і Буковину до Кримського міста Кафи. Протягом XIV-XV століття вони майже безперервно були управителями й головними працівниками жупи (стара назва солеварні) в Дрогобичі. Італійці виробляли сіль високої якості. Вони значно розширили торговельні зв'язки Дрогобича з Європою. Та, діючи монополюю й наживаючись експлуатацією, часто спричиняли в місті конфлікти.

1491 року конфлікт італійців з дрогобичанами та приїжджими купцями розв'язувався королівським указом. При тому було постановлено, аби для вантаження солі вироблялися вози довжиною на 14 п'ядей, шириною на 17 соляних топок на дні і на 20 – вгорі, висотою на 20 топок, поставлених одна на одну. Віз такої конструкції вміщав 6000 топок солі. Незабаром, з метою дотримання вулиць в доброму стані, дрогобичани одержали право побирати 3 динари від воза, який переїжджав через місто із сіллю чи товарами.

1565 року в Дрогобичі було виварено 26 тисяч бочок солі, в тому числі близько половини на приватних солеварнях, а решта на королівській жупі.

На сьогодні це єдине підприємство в Європі, де сіль виготовляють тим же методом, що й тисячоліття тому – виварюванням з природної ропи. На даний час на підприємстві випускається продукція двох видів: «Сіль кухонна виварна йодована» і «Сіль кухонна виварна без добавок». Дрогобицький солеварювальний завод щодня виробляє приблизно 700 кг солі.

Фабрично-заводська спадщина Львівщини відображає важливий аспект економічного розвитку та технічного прогресу минулих століть. Ця спадщина, що складається з численних фабрик і заводів, була основою для індустріального розвитку регіону, забезпечуючи робочі місця та стимулюючи економічне зростання. Промислові об'єкти Львівщини були свідками технічного прогресу та інновацій, включаючи модернізацію обладнання та впровадження нових технологій. Цей ресурс має великий потенціал для розвитку туризму через можливість створення музеїв, культурних центрів та організацію екскурсій на територіях колишніх промислових об'єктів. Для успішного збереження та використання цієї спадщини необхідний комплексний підхід, що передбачає співпрацю між державними органами, місцевими громадами, бізнесом та науковими установами.

### 2.1.3. Транспортна спадщина

Залізнична спадщина Галичини стала однією з найдавніших в Україні, маючи свої коріння ще у середині XIX століття, коли Європа переживала великий підйом у промисловості та потребувала нових транспортних засобів. У 1841 році австрійський уряд розпочав проєкт "Програма у справах залізниць", спрямований на побудову залізничних мереж, що мала призвести до економічного піднесення всієї Європи. Галичина також потребувала розвитку залізничної мережі для просування промисловості, експорту сировини та сільськогосподарської продукції. У 1859 році почалося будівництво першої залізниці з Перемишля до Львова, протяжність якої становила 98,6 кілометрів. Робочі умови були надзвичайно важкими, особливо при прокладанні колій у багнистих місцевостях (дод. Д).

Під Городком через заболочений терен та пагорби довелося прокласти колії не прямо, а у формі двох чималих серпантинних півкіл. Тому ділянка стала довшою майже на 15 кілометрів. Хоча умови праці були важкими, будівельники подужали ділянку між Перемишлем і Львовом менш ніж за два роки. На ріках В'яр, Вишня і Верещиця спорудили мости, у Медиці, Мостиськах, Судовій Вишні, Городку та Мшані збудували станції. Вокзал у Львові звели у жовтні 1861 року.

Перший пасажирський 4-вагонний поїзд із назвою "Ярослав" прибув до Львова з Перемишля 4 листопада 1861 року. *Gazeta Lwowska* писала: "Настав той день, коли ми мали злучитися з усією монархією і зі Західною Європою". На всіх станціях потяг вітали сотні глядачів, грали музики. "Захопливо було спостерігати за реакцією сільського люду. Скрізь приходили старі й молоді, великі й малі, сильні чоловіки і жінки, німечні старці та маленькі діти. Одні стояли з німим подивуванням, інші здимали свої капелюхи, гучно кричучи, або плескали в долоні, підносили їх до неба" [11].

Львів мав стати відправним центром на чотири напрямки: до Кракова, Чернівців, Бродів та Підволочиська. Так залізниця мала розвиватися не лише

на західних, а й на східних і північних теренах. Англійські інженери презентували технічний план будівництва магістралі, що мала з'єднати Львів із Чернівцями. Будівництво 267-кілометрової колії тривало два роки. 1 вересня 1866 року з львівського двірця вирушив перший потяг у напрямку Буковини. Через дев'ять годин його зустрічали у Чернівцях. За декілька років добудували наступні відтинки до Сучави, а згодом – до Ясс.

Перспективним вважали й напрямок на схід від Львова – до Бродів і Підволочиська. Найбільшою перепоною при будівництві залізниць була проблема власності на землі – прокласти колії через приватні ділянки можна було лише за згоди землевласника. Лінію Львів – Броди ввели в експлуатацію 1869 року. Вона досягла російського кордону. Через чотири роки Росія підвела свою гілку до станції Радивилів – так відбулося транспортне об'єднання двох регіонів. 28 грудня 1870 року гілку Львів – Красне – Золочів дотягнули до Тернополя, а ще за рік – до Підволочиська та Волочиська. Власне тоді Галичина отримала першу міжнародну залізничну лінію. Львів налагодив сполучення з Одесою, а на заході – через Краків та Вроцлав – із Гамбургом.

Велике значення для економіки регіону мали локальні залізничні гілки, що з'єднували транс'європейську магістраль із багатими на ресурси Карпатами.

Три залізничні артерії з'єднували Галичину із Закарпаттям, виходячи в долини Ужа, Латориці й Тиси. Четверта карпатська лінія, названа "Лемківською", лише краєм торкалася Львівської залізниці. Але саме вона була першою транскарпатською колією, на якій з'явилися мости й тунелі. Ця колія розпочиналася у Перемишлі, проходила через Нове Місто, Добромиль, Хирів, Скваряву й далі – у Словаччину.

У 1870 році був розроблений проєкт Карпатської магістралі, який передбачав зв'язок угорської столиці Пешт з Одесою через Мішкольц, Сигет, Коломию, Чернівці, Ясси та Кишинів. Для залізничного з'єднання Львова із Пештом довелося прокласти колії через Воловецький перевал. На галицькому фронті було заплановано побудувати лінію Львів – Стрий – Бескид. Також



була проєктована гілка від Стрия до Болехова – Долини – Калуша – Станіславова. Відкриття цих маршрутів затрималося на півроку через порушення умов контракту підрядником. Поєднання Львова із Стриєм відбулося у вересні 1873 року, а з Станіславовом – у травні 1875 року.

Побудова південної частини цієї залізниці тривала ще довше – проєкт розтягнувся на десять років через фінансові й політичні проблеми. У 1883 році австрійський уряд зобов'язався побудувати відтинок Стрий – Бескид, а угорський уряд у 1884 році з'єднати з Бескидом Мукачеве. Село Лавочне стало спільною станцією для обох залізниць.

Будівництво відрізка між Воловцем і Бескидом було надзвичайно складним завданням. Робітникам довелося прокладати п'ять тунелів, найбільший із яких мав довжину 1747 метрів. У передгір'ї ця залізниця перетинала долину річки Опір аж 12 разів. Один з мостів мав довжину 270 метрів і висоту 33 метри, а інший - 140 метрів у довжину і 29 метрів у висоту. На той час ці конструкції вважалися одними з найбільших у всій Австро-Угорській імперії.

Відкриття цього маршруту відбулося 4 квітня 1887 року. До 1890 року загальна довжина галицьких залізниць становила 1375 кілометрів, а до 1912 року вона збільшилася на ще 950 кілометрів. На ключових вузлових станціях були збудовані ремонтні підприємства для підтримки справності потягів, але капітальний ремонт рухомого складу здійснювався в Німеччині. 24 березня 1904 року відбулося відкриття одного з найбільших вокзалів у Європі - нового вокзалу у Львові, який приваблював не лише своєю архітектурою, але й комфортом. В його приміщенні було центральне опалення, електричне освітлення, годинники і вентиляція. П'ять тунелів з'єднували зали очікування з перонами під чудовими арокними конструкціями і скляними навісами. У центральному вестибюлі була велика операційна зала, а зліва та справа розташовувалися квиткові каси різних класів. Напередодні Першої світової війни, навесні 1914 року, у Львові було відкрито нове приміщення дирекції залізниць, що стало ще однією визначною спорудою міста (дод. Е).

Усі залізниці Галичини по закінченні Першої світової війни й після поразки Західно-Української Народної Республіки перейшли у власність польського оператора – *Polskich Kolej Panstwowych*. Після зміни юрисдикції мережу поділили на три залізниці – Краківську, Львівську та Станіславівську.

3 травня 1952 року було прийняте рішення про будівництво тролейбусної лінії, а у середині серпня цього ж року споруджували контактну мережу. А вже 27 листопада 1952 року розпочався регулярний рух тролейбусів у Львові. Через 8 років розпочалося будівництво нового тролейбусного депо на 100 машино-місць. Вулиця поруч із новим тролейбусним депо отримала назву «Тролейбусна» [11].

Транспортна спадщина Львівщини відіграє ключову роль у відображенні історичного розвитку та трансформацій регіону протягом багатьох століть. Залізнична мережа Львівщини, яка належить до однієї з найдавніших у країні, має величезний вплив на промисловий та торговельний потенціал регіону. Вона забезпечувала перевезення як товарів, так і пасажирів, з'єднуючи Львівщину з іншими частинами України та Європи. Транспортна спадщина Львівщини має значний потенціал для розвитку туризму. Відновлення історичних транспортних об'єктів та створення туристичних маршрутів можуть привернути відвідувачів та сприяти економічному зростанню. Для успішного збереження та використання транспортної спадщини необхідний комплексний підхід, який включатиме співпрацю між державними органами, місцевими громадами, бізнесом та науковими установами. Важливо розробляти стратегії збереження, які враховуватимуть історичне значення об'єктів та їх потенціал для сучасного використання.

## **2.2. Ревіталізована спадщина Львівської області та можливості її використання в туристичній діяльності**

Пострадянські країни мають проблему зі закинутими промисловими приміщеннями заводів та фабрик. Такі, здебільшого, збанкрутували на початку

90-их. Та час для таких занедбаних будівель – невблаганний і вони, буквально, “розсипаються” на очах. Проте у Львові вирішили зберегти цінність таких споруд. Завдяки інвесторам вдається оживити їх та наповнити новим змістом. На теренах зачинених заводів та фабрик креативні та ініціативні люди створили осередки культури для львів'ян та гостей міста.

Відомими ревіталізованими об'єктами міста є:

Креативний простір KIVSH розташований на місці колишнього заводу «Автонавантажувач». Колишню промислову територію у 20 000 кв. м. перетворюють в мультифункціональний простір. Він об'єднує п'ять векторів: тут будуть локації для роботи, освіти, спорту, мистецтва та локація смаку. Усі приміщення на території проходили експертизи, команда KIVSH отримала багато консультацій експертів як щодо архітектури, так і щодо концепції самого простору. Також, перш ніж взятися за перевтілення локації в креативний простір, KIVSH провів історичне дослідження цього місця.

Ревіталізація відбуватиметься у три черги. Першими планується запустити чотири будівлі австрійського періоду. Тут є офіси для компанії креативних індустрій, перші резиденти влітку 2021 року розпочали працювати. Також тут відкрився великий коворкінг найбільшого в світі оператора гнучких офісних рішень Regus та спортклуб нового формату Smartass. В лютому 2022 року було заплановане відкриття найбільшої локації – кафе-кондитерської Cheese Bakery та салону міжнародної мережі б'юті-барів G.Bar”.

Простір буде відкритим для громади і матиме громадську площу.

Наступні дві черги робіт щодо ревіталізації простору планують завершити до 2025 року. У другій черзі планувалося провести ревіталізацію ще двох австрійських будівель на цій території. Третя черга KIVSH стосується радянської спадщини, йдеться про промислові приміщення та ангари.

Інші радянські приміщення планують перетворити на івент-хол, художні резиденції, арт-майстерні та галерею, де експонуватимуть роботи сучасних митців [33].

!FESTrepublic – це новий креативний простір, котрий побудували у Львові з ціллю розширення центральної частини міста та зробити максимально комфортні умови праці та відпочинку для амбітних та ініціативних робітників компанії. Цей центр створений у колишньому приміщенні заводу «Галичскло» [1].

Lem Station – хаб креативності й інновацій у Львові. Метою проекту є трансформація старого трамвайного депо в інноваційний креативний центр, котрий має стати 327 центром зосередженості митців, науковців, підприємців, та представників інших креативних професій [4].

ReZavod – проект із ревіталізації старої промзони. У приміщеннях заводу радіоелектронної медичної апаратури знаходиться близько 60 орендарів. Це люди дуже різних професій: дизайнери, пекарі, архітектори, фотографи та багато інших

Jam Factory. На початку червня 2015 року будівля Фабрики повидла у Львові була викуплена приватною фундацією Harald Binder Cultural Enterprises задля створення там новітнього культурного центру, унікального для міста. Для Підзамче, району, який вважається одним з найбільш занепалих у Львові й традиційно має погану славу, і де, власне, знаходиться фабрика, такий культурний центр повинен стати одним із каталізаторів його ревіталізації.

Фабрика повидла на Підзамчі представляє собою невеликий, але символічний об'єкт у міському середовищі, який ілюструє його сутність. Кілька років тому відбувся практикум з перетворення пост-індустріальних будівель для потреб культурних індустрій, на якому Фабрику повидла розглядали як зразок для ревіталізації інших подібних об'єктів. Проте виявилось, що фабрика не може бути типовим прикладом такої ревіталізації, а скоріше є винятком з правил. Порівняно з іншими промисловими спорудами у місцевості, Фабрика не тільки занадто мала, але й позбавлена інших характерних рис, що притаманні промисловим будівлям, таких як великий масштаб чи промисловий естетичний вигляд. Тому ми розглядаємо Фабрику

повидла не як типову модель, а скоріше як лабораторію для ревіталізації через культурні та творчі індустрії, зокрема:

- лабораторію появи та тестування ідей, які можуть потім поширюватися на інші промислові будівлі Підзамча, Львова, України;
- лабораторію для створення та розвитку проектів для Фабрики повидла, Підзамча, Львова;
- місце, де знаходять натхнення;
- лабораторію для зрощування таланту і вмінь.

В свою чергу, це вимагає більш ретельно враховувати контекст і не відривати Фабрику від нього [36].

«При реалізації проекту ревіталізації фабрики пропонувалось поєднати архітектурні, символічні та організаційні засоби:

**1. Організаційні. Офіс адміністрації працює як think tank**, який залучає міждисциплінарну команду для створення стратегій і тактик перетворення пост-індустріальних об'єктів. Цей офіс працює на Фабриці повидла як на експериментальному майданчику з прив'язкою до контексту Підзамча та ширше. В майбутньому цей think tank зможе розробляти стратегії і для інших схожих об'єктів і таким чином розповсюджувати зерно знань та вмінь на решту району та за його межі.

**2. Символічні. «Мандруюча сцена»** — таке гасло для нової платформи розмаїття культурних та трансдисциплінарних подій, покликаних ревіталізувати безпосереднє середовище та оточення фабрики. Це гасло має своє конкретне фізичне вираження у вигляді дрезини, що рухається по коліях. Ця платформа на дрезині переносить на собі події, які можна пересувати по фабриці, а її колії можна продовжувати у сторону занедбаного місця поруч із фабрикою. Це така собі метафора екстенсивного розвитку фабрики.

**3. Архітектурні.** У цій проектній пропозиції намагалися уникнути традиційних архітектурних підходів в українській практиці, які націлюються зазвичай на естетизацію чи створення архітектурної виразності. Існуюча будівля фабрики вже є достатньо виразною. Наш проект прагне лише надати

суті на додачу до існуючого виразного образу. Таким чином пропозиція орієнтована більше на процес і працює з поняттями програмної функції існуючої споруди та її простору. Архітектурні засоби слугують виключно для створення базового фізичного середовища для очікуваних процесів» [36].

На місці фабрики було створено арт-центр, який було відкрито 18 листопада 2023 року.

Є декілька успішних кейсів ревіталізації кар'єрів Львівщини.

Також планується ревіталізація Дрогобицької солеварні. Це на перспективу може дати поштовх до розвитку міста та створити надзвичайно цікавий для туристів об'єкт, з археологогеологічним музеєм, спа-комплексом, галотерапією та крамничками з різними виробами з солі.

## РОЗДІЛ 3. ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ТУРУ ІНДУСТРІАЛЬНОЮ СПАДЩИНОЮ ЛЬВІВЩИНИ

### 3.1. Розробка туру індустриальною спадщиною Львівської області

Дослідивши потенціал індустриальної спадщини Львівщини, нами було розроблено тур «Індустриальна палітра Львівщини». Концептуально даний тур була спроба витримати виключно в індустриальному стилі.

Тур передбачає, що місто Львів є стартовою та кінцевою точкою маршруту. Також розміщення туристів планується саме в ньому. Оскільки тур розроблявся під криворізьких туристів, то за основу брався час прибуття та відправлення потягу №128 Запоріжжя – Львів. В той же час, до туристичної групи можуть доєднатись туристи з інших міст через які курсує потяг: Дніпро, Олександрія, Знам'янка, Кропивницький, Жмеринка, Хмельницький, Тернопіль.

Ключовими пунктами маршруту обрано міста Львів, Червоноград, Дрогобицько-Бориславська агломерація з містами Дрогобич, Борислав, Стебник.

Заклади розміщення також добирались тематично орієнтовані. Щодо більш вищого класу обслуговування туристів пропонуємо селити туристів до Urban Hotel. Хоча даний готель розташований в 5 км від центру міста, за 1 км від міжнародного аеропорту імені Данила Галицького, однак має велику кількість двомісних номерів як зі спільним, так і з окремими ліжками [8], де можна розмістити достатньо велику групу. Якщо групі треба більш бюджетне розміщення, то можна скористуватись послугами хостелу Lviv Loft Prison.

Щодо харчування, то сніданки заплановані в готелі, якщо ж група розміщується в хостелі, то харчується самостійно. Обід першого та четвертого дня заплановано або «Пузатій Хаті», або в бістро «Інтепо» неподалік залізничного вокзалу. На другий та третій день в закладах харчування: в місті Червоноград ресторан «Шахтар» (шахтарська тематика не є витриманою), в

місті Борислав ресторан «Шахтарочка», в якому наявна стилізація під шахтарську тематику.

В таблиці 3.1.1 представлена загальна характеристика туру

Таблиця 3.1.1

**Загальна характеристика туру  
«Залізна палітра Львівщини»**

<b>Назва туру</b>	«Залізна палітра Львівщини»
<b>Форма туру</b>	Оглядова
<b>Клас туру</b>	Внутрішній регіональний
<b>Сезонність</b>	Цілорічний
<b>Спосіб пересування</b>	Потяг, маршрутка
<b>Форма маршруту</b>	Комбінований
<b>Тривалість</b>	4 дні +
<b>Екскурсійні пункти</b>	!FESTrepublic, ReZavod, Фабрика повидла, Kivsh, LEMstation, Підземний навчальний полігон гірничо-економічного коледжу, Музей «Шахтарська слава», Дрогобицька солеварня, Солеварня Саліна в Стебнику, Гірничо-видобувний музей, Музей нафтової і газової промисловості України, Львівська пивоварня
<b>Санітарні зупиночні пункти</b>	м. Жовква м. Миколаїв
<b>Ночівля</b>	м. Львів
<b>Харчування</b>	Організоване Додаткове
<b>Цільова група</b>	Особи від 16 років і старше
<b>Кількість учасників</b>	Груповий 16-18 туристів на 1 супроводжуючого
<b>Необхідне спорядження</b>	Спеціальне спорядження тур не потребує
<b>Протяжність маршруту</b>	м. Львів – м. Червоноград – 72 км м. Червоноград – м. Львів – 72 км м. Львів – м. Стебник – 88 км м. Стебник – м. Борислав – 12 км м. Борислав – м. Дрогобич – 12 км м. Дрогобич – м. Львів – 78 км
<b>Загальна протяжність маршруту</b>	Залізничним шляхом (951 км туди-назад) = 1902 км Автомобільним шляхом: 334 км

\* Джерело: власна розробка автора



### 3.2. Організаційне та економічне обґрунтування туру

Деталізована програма авторського туру «Індустріальна палітра Львівщини», представлена в таблиці 3.1.2.

Таблиця 3.2.1

#### Програма авторського туру «Залізнична палітра Львівщини»

Тривалість етапу	Програма та характеристика туру	Відстань, км
1 день		
12:14	Прибуття до м. Львів	
12:14-12:45	Збір групи поблизу залізничного вокзалу, знайомство з гідом	
12:45-13:45	Обід	
13:45-14:45	Відвідування Фабрики повидла	
14:45-15:45	Відвідування ReZavod	
15:45-17:00	Відвідування !FESTrepublic	
17:00-18:00	Заселення в готель	
з 18:00	Вільний час	
2 день		
7:00-9:00	Підйом та сніданок	
9:00-10:30	Переїзд Львів–Червоноград	72
10:30-11:20	Екскурсія в Музей "Шахтарська слава"	
11:20-12:40	Відвідування Підземного навчального полігону гірничо-економічного коледжу	
12:40-13:30	Обід в кафе «Шахтар»	
13:30-15:00	Переїзд до м. Львів	72
15:00-16:00	Відвідування ревіталізованого комплексу KIVSH	
16:00-17:00	Відвідування LEMstation	
17:00-19:00	Відвідування музею Львівської пивоварні з дегустацією	
з 19:00	Вільний час для прогулянки/відпочинку	
3 день		
7:00-9:00	Підйом та сніданок	
9:00-10:20	Переїзд Львів–Стебник	88
10:20-11:20	Відвідування Гірничо-видобувного музею та огляд	

	території поблизу копра «Кюбек»	
11:20-12:00	Огляд будівлі солеварні «Саліна»	
12:00-12:15	Переїзд м. Стебник – м. Борислав	12
12:15-13:30	Обід в ресторані «Шахтарочка»	
13:30-14:30	Музей нафтової і газової промисловості України	
14:30-15:30	Прогулянка центральним парком м. Борислав, в якому представлені нафтові качалки	
15:30-15:45	Переїзд м. Борислав – м. Дрогобич	12
15:45-17:00	Відвідування Дрогобицької солеварні	
17:00-18:00	Прогулянка історичною частиною міста	
18:00-19:15	Переїзд м. Дрогобич – м. Львів	78
з 19:15	Вільний час	
4 день		
08:00-10:00	Підйом та сніданок	
11:00-11:30	Виселення з готелю	
11:30-13:30	Вільний час	
13:15-14:15	Обід (самостійно)	
14:50-14:45	Збір групи на залізничному вокзалі	
15:00	Від'їзд зі Львова	12

В перший день передбачається прибуття групи у Львів та огляд об'єктів, які розташовані локалізовано неподалік один одного: !FESTrepublic, ReZavod, Фабрика повидла. Оскільки група дороги, пропонується раніше підти на відпочинок.

На другий день заплановано переїзд в межах області та відвідування об'єктів шахтарської тематики: музею та навчального полігону. Якщо група буде мобільною і не буде значних просторів можна зробити невелику оглядову екскурсію містом. Екскурсію об'єктами Червоногограда проводить місцевий гід. Обід замовлений в кафе. Потім повертаємось до Львова та продовжується програма ознайомлення з ревіталізованими об'єктами KIVSH та LEMstation.

На третій день група їде знайомитись з індустріальними містечками Дрогобицько-Бориславської агломерації. У Стебнику відвідуємо Гірничовидобувний музей та оглядаємо територію поблизу копра «Кюбек». Неподалік

розташована солеварня «Саліна». Потім переїздимо до Борислава, де на групу чекає замовлений обід. Після відпочинку оглядаємо Музей нафтової і газової промисловості України та прогулюємось центральним парком, в якому представлені нафтові качалки. Далі переїжджаємо до м. Дрогобич, в якому відвідуємо Дрогобицьку солеварню та гуляємо історичною частиною міста, після чого повертаємось до Львова. В кожному містечку агломерації екскурсії проводять місцеві гід.

В останній день заплановано вільних пів дня. Речі залишаються у камері схову готелю і кожен самостійно визначає, що хоче відвідати.

Карти маршрутів за днями подано в додатку Ж.

Переїзд Львівщиною планується маршрутним автобусом, який планується винаймати 3 дні. Перший день у Львові розрахунок за переміщення здійснюється з розрахунку 700 грн за годину, другий та третій день, оскільки відбувається переїзд між різними населеними пунктами, оплата здійснюється за кілометр шляху, відповідно 23 грн./км. В четвертий день туру група рухається індивідуально, не вдаючись до послуг маршрутного автобусу. Розрахунок транспортних послуг представлено в табл. 3.2.1. Вся калькуляція здійснення для групи 17+1 осіб.

Таблиця 3.2.1

**Розрахунок витрат на транспортне забезпечення туру  
«Індустріальна палітра Львівщини»**

День	Маршрут	Відстань або час	Вартість з розрахунку на групу, грн.	Вартість з розрахунку на 1 особу, грн.
1	Залізничний вокзал м. Львів – ревіталізовані індустриальні об'єкти Львова – готель	5 год	700 грн. * 5 = 3500 грн.	205,6 грн.
2	м. Львів – м. Червоноград – ревіталізовані індустриальні об'єкти Львова – музей Львівської пивоварні	72 км + 72 км = 144 км. (≈145 км)	145* 23 = 3335 грн.	196,2 грн.
3	м. Львів – м. Стебник – м. Борислав – м. Дрогобич – м. Львів	190 км.	190*23 = 4370 грн.	257,1 грн

Разом	11205 грн.	658,9 грн.
-------	------------	------------

Вартість проживання та харчування туристів подано в табл. 3.2.2

Таблиця 3.2.2

### Розрахунок витрат на послуги проживання та харчування

Послуга	Вартість на 1 особу, грн.	Вартість на групу, грн.
Розміщення в Urban Hotel	1614	29052
Комплексний обід в ресторані «Шахтар»	230	4140
Комплексний обід в ресторані «Шахтарочка»	280	5040
Разом	2124	38232

Стосовно вартості екскурсійного обслуговування, то абсолютна більшість об'єктів є або у відкритому доступі або безкоштовними для відвідування. Тому лівова частина витрат перепадає на послуги екскурсовода містом Львів та витрати на послуг місцевих екскурсоводів у Червонограді, Бориславі, Стебнику та Дрогобичу. Окрім цього, були закладені організаційні витрати для відвідування об'єктів, екскурсії до яких здійснюються під замовлення (які функціонують (Підземний навчальний полігон гірничо-економічного коледжу). Розрахунки подано в таблиці 3.2.3

Таблиця 3.2.3

### Розрахунок витрат на екскурсійне обслуговування туру

#### «Індустріальна палітра Львівщини»

Екскурсійний об'єкт	Вартість відвідування екскурсії, грн.	Вартість роботи гіда за год., грн.	Кількість годин роботи гіда	Вартість з розрахунку на групу, грн.	Вартість з розрахунку на 1 особу, грн.
Екскурсійні об'єкти Підзамче: !FESTrepublic, ReZavod, Фабрика повидла	-	500	3	1500	88,2
Екскурсія об'єктами міста Червоноград		300	2	600	35,3
Екскурсія об'єктами міста Стебник		300	2	600	35,3
Екскурсія об'єктами міста Борислав		300	2	600	35,3
Дрогобицька солеварня	100			1700	100
Екскурсія об'єктами міста Дрогобич		400	1	400	23,5

Екскурсійне обслуговування під час відвідування об'єктів Львова (2 день)		500	2	1000	58,8
Музей Львівської пивоварні (з дегустацією)	150			2550	150
Разом				8950	526,5

Організаційні витрати було передбачено на відвідування музеїв та полігону в якості благодійної допомоги (табл. 3.2.4)

Таблиця 3.2.4

**Розрахунок організаційних витрат на відвідування деяких  
екскурсійних об'єктів**

Назва екскурсійного об'єкту	Вартість організаційних витрат з групи, грн.	Вартість організаційних витрат з розрахунку на 1 ос., грн.
Підземний навчальний полігон гірничо- економічного коледжу	1000	58,5
Музей «Шахтарська слава» в м. Червоноград	400	23,5
Гірничо-видобувний музей в м. Стебник	400	23,5
Музей нафтової і газової промисловості України в м. Борислав	500	29,4
Разом	2300	134,9

Узагальнивши всі витрати було структуровано загальну калькуляцію дводенного туру «Індустріальна палітра Львівщини» (табл. 3.3.6).

Табл. 3.3.6.

**Розрахунок кошторису витрат та собівартість туру  
«Індустріальна палітра Львівщини»**

Статті витрат	Вартість з розрахунку на групу, грн.	Вартість з розрахунку на 1 ос.
Транспортне забезпечення	11205	658,9
Розміщення	29 052	1614
Харчування	9180	510
Страховання (компанія ПЗУ)	952	56

Вартість екскурсій	8950	526,5
Організаційні екскурсійні витрати	2300	134,9
Вартість послуг супроводжуючого гіда	5000	294,1
<b>Загальна вартість прямих витрат на 1 особу/17+1 (група)</b>	<b>66639</b>	<b>3920</b>
Постійні накладні витрати (непрямі): -Витрати на рекламу в соц мережах  - 20% прибуток до собівартості туру  -Податки туристичного підприємства ФОП 3 група ССО(на 01.01.2024 р.) за місяць становлять 5%	- 1000  13 527,8 – прибуток  $(66639 + 1000 + 13527,8) * 5\% = 81166,8 * 0,5\% = 4058,3$	
Кінцева ціна туру (округлена)	85225	5013,24

Аналіз таблиці 3.3.6. показує, що кінцева ціна туру на 1 туриста з урахуванням загальної собівартості та прибутку, становить 5 013,24 грн

Для визначення економічної ефективності необхідно розрахувати прибутковість туру. Для цього необхідно розрахувати маржинальний прибуток (МД) на одного туриста (групи 17 осіб) та прибуток (табл. 3.3.7)

Таблиця 3.3.7

### Маржинальний прибуток подорожі

Показники	Тур для 1 особи / 17 осіб
Ціна туру, грн	85 225
Прямі витрати	66 639
Маржинальний розрахунок	$(85225 - 66639) / 85225 * 100\%$
Коефіцієнт маржинального прибутку	0,21%

Маржинальна рентабельність, %	21%
-------------------------------	-----

Отже отримані економічні розрахунки свідчать про те, що провадження туру “Індустріальна палітра Львівщини” є доцільним. Прибутковість туру становить 21%.

Таким чином, авторський тур “Індустріальна палітра Львівщини” буде конкурентоспроможним на ринку туристичних послуг.

### **3.3. Рекомендації щодо включення індустріальної спадщини Львівщини до туристичних програм**

В результаті проведеного дослідження можна виділити ключові напрями розгляду індустріальної спадщини:

1) Індустріальна спадщина є складовою індустріальної культури, яка охоплює всі напрями життєдіяльності, що притаманні для епохи індустріальної стадії розвитку суспільства: будівлі та поселення, машини та механізми, технології виробництва та характер господарського освоєння території, які в сукупності являють собою сферу буття людини [27].

2) Великою популярністю в західних країнах користується туризм виробничої спадщини – вид туризму, пов’язаний із використанням надбань матеріальної виробничої культури. Його розвиток ґрунтується на основі використання територій, технічних споруд, будівель та інших об’єктів виробничого призначення як у минулому, так і в теперішньому часі [35].

3) Важливого значення набуває ревіталізація виробничих просторів як процес, спрямований на комплексне перетворення депресивних промислових об’єктів і територій для їх функціонального перетворення з метою покращення соціальних, економічних та екологічних умов життєдіяльності населення [6].

4) Широко поширена практика перетворення відпрацьованих промислових об’єктів у музеї. За кордоном можна відзначити численні приклади цього: кам'яновугільні шахти "Гвідо" та "Королева Луїза" в Польщі;

музей "LWL-Industrialmuseum" у Німеччині, який об'єднав вісім промислових об'єктів, включаючи як шахти, так і фабрично-заводські комплекси; Музей металургії та промисловості у Льежі (Бельгія), розташований на колишній території металургійного заводу; а також ряд музеєфікованих фабричних поселень у Великобританії, Німеччині та Італії.

5) Отримання об'єктами індустріальної спадщини статусу Світової спадщини ЮНЕСКО, це і перший індустріальний об'єкт, що отримав даний статус, – соляна шахта «Величка», шахти кам'яновугільного басейну у регіоні Нор-Па-де-Кале та Королівські солеві фабрики Арк-е-Сенану у Франції; кам'яновугільні копальні Валлонії у Бельгії; старовинні копальні Раммельсберга, залізобудівний завод у місті Фельклінген, фабрика Фагуса та вже згадувана вугільна шахта «Цольферайн» в Німеччині; гірничопромислові ландшафти Блайневона, Корнволлу і Західного Девона, фабричні поселення Нью-Ларнак та Солтейр, фабрики в долині річки Дервент у Великобританії та ще низка інших.

Включення індустріальної спадщини Львівщини до туристичних програм може стати цікавим та нетрадиційним напрямком для туристичного розвитку регіону. Тож можна надати декілька рекомендацій:

**1. Створення тематичних маршрутів:** Розробити маршрути, які пропонують туристам відвідати історичні індустріальні об'єкти різних епох. Це може включати заводи, фабрики, музеї промисловості та інші об'єкти.

**2. Екскурсії та музейні програми:** Організуйте екскурсії на індустріальні об'єкти з кваліфікованими гідями, які розповідають про історію та технології, що лягли в основу їх створення. Також розгляньте можливість створення музейних програм та виставок, присвячених історії місцевої промисловості.

**3. Реставрація та збереження:** Зверніть увагу на реставрацію та збереження історичних індустріальних споруд. Відновлення цих об'єктів може додати їм нове життя та привабити увагу туристів.



**4. Партнерство з місцевими підприємствами та музеями:** Співпрацюйте з місцевими підприємствами та музеями для організації спільних заходів, які пропонують унікальні переживання для туристів, такі як майстер-класи, дегустації старовинних напоїв або відвідування ремісничих майстерень.

**5. Продаж сувенірів та інших товарів:** Розгляньте можливість продажу сувенірів та інших товарів, пов'язаних з індустріальною спадщиною Львівщини. Це можуть бути репліки історичних предметів, книги про промисловість регіону або навіть товари від місцевих виробників, що використовують традиційні технології.

**6. Маркетинг та просування:** Проводьте маркетингові кампанії, які наголошують на унікальності та історичному значенні індустріальної спадщини Львівщини. Використовуйте соціальні медіа, блогерів та інші канали для просування туристичних програм.

Все це стимулюватиме активне включення індустріальної спадщини Львівщини до туристичних маршрутів.

## ВИСНОВКИ

На сьогоднішній день проблема збереження індустріальної спадщини визнається у всьому світі, а найбільш знакові об'єкти включено до Світової спадщини ЮНЕСКО.

Індустріальна спадщина – це сукупність матеріальних об'єктів і споруд, що залишилися від індустріальної епохи та мають історичну, культурну, наукову або технологічну цінність.

Існує низка підходів щодо класифікації індустріальної спадщини. Нами було розроблено власний підхід, який передбачає класифікацію індустріальної спадщини за типом промисловості (вугільні шахти, металургійні, фабрики та мануфактури, заводи та фабрики із переробки харчових продуктів); за функціональним призначенням (виробничі об'єкти, транспортні споруди, енергетичні об'єкти); за ступенем збереження (повністю збережені, частково збережені, зруйновані); за віковою категорією (доіндустріальні, промислові, постіндустріальні); за матеріалами будівництва (металеві, кам'яні, цегляні).

Основним нормативним документом, що регламентує збереження спадщини в Україні є Закон України «Про охорону культурної спадщини».

Гірнична спадщина Львівщини охоплює численні об'єкти, пов'язані з видобутком та переробкою корисних копалин, які мають історичну, культурну і наукову цінність. Львівщина відома своїми багатими гірничими традиціями, особливо в галузі видобутку нафти, газу, вугілля, сірки та озокериту.

Фабрично-заводська спадщина Львівщини включає різноманітні промислові об'єкти, які відіграли важливу роль у розвитку промисловості регіону і мають історичну та культурну цінність. Найвідомішими об'єктами фабрично-заводської спадщини є: фабрика Мозера, Фабрика алкогольних напоїв Юзефа Адама Бачевського, перша промислова пивоварня на території України, солеварня «Саліна» та Дрогобицька солеварня.

Транспортна спадщина Львівщини включає різноманітні об'єкти, пов'язані з історією та розвитком транспортної інфраструктури регіону: залізничні станції і лінії, трамвайні маршрути та депо, автомобільні дороги і мости, транспортні музеї тощо.

Ревіталізація промислових об'єктів на Львівщині може бути ключовим кроком у збереженні культурної спадщини регіону та стимулюванні економічного розвитку. Основними напрямками такої ревіталізації є: створення культурних центрів, музеїв, арт-просторів, коворкінгів, шопінг-центрів тощо. Відомими ревіталізованими об'єктами Львівщини є: креативний простір KIVSH, ReZavod, LEMstation, !FESTrepublic, Фабрика повидла.

Дослідивши потенціал індустриальної спадщини Львівщини, було розроблено тур «Індустриальна палітра Львівщини». Ключовими пунктами маршруту обрано міста Львів, Червоноград, Дрогобицько-Бориславська агломерація з містами Дрогобич, Борислав, Стебник. Було здійснено економічне обґрунтування розробленого туру та доведено його маржинальну рентабельність.

Включення індустриальної спадщини Львівщини до туристичних програм може стати цікавим та нетрадиційним напрямком для туристичного розвитку регіону. Тож можна надати декілька рекомендацій: створення тематичних маршрутів, розробка екскурсій та музейних програм, реставрація та збереження, партнерство з місцевими підприємствами та музеями, продаж сувенірів та інших товарів, маркетинг та просування.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. !FESTREPUBLIC: як на місці заводу у Львові будують ще одне місто.  
URL:  
[https://tvoemisto.tv/exclusive/festrepublic\\_yak\\_u\\_lvovi\\_buduyut\\_shche\\_odne\\_misto\\_78042.html](https://tvoemisto.tv/exclusive/festrepublic_yak_u_lvovi_buduyut_shche_odne_misto_78042.html)
2. European Route of Industrial Heritage – URL: <https://www.erih.net/>
3. Kazakov V., Patsiuk V. Industrial heritage re-valorization // ТИССІН bulletin no. 79, 1st quarter 2018. P. 12-13.
4. LEM station. URL: <https://lemstation.com/>
5. Patsiuk V., Kazakov V. Industrial tourism as new trend in tourism business of Ukraine // Determinants of Innovation and Investment Development of Multi-Branch Entrepreneurship, Tourism and Hospitality Industry: Collective monograph. – Nuremberg: Verlag SWG imex GmbH, Germany. 2019. 431 p.
6. Patsiuk V.S., Kazakov V.L., Skorupskas R., Ostapchuk I.O., Petrova A.A. "Revitalization of the industrial heritage: guidelines for Kryvyi Rih" // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, vol. 1049, special issue 1: 3rd International Conference on Sustainable Futures: Environmental, Technological, Social and Economic Matters 24/05/2022 -27/05/2022 Kryvyi Rih, Ukraine <https://iopscience.iop.org/issue/1755-1315/1049/1>
7. The International Committee For The Conservation Of The Industrial Heritage. URL: <https://ticcih.org/>
8. Urban Hotel. URL: <http://surl.li/uhdyg>
9. Бодняк О. Червоноградська оаза: що буде з регіоном після закриття шахт? URL: [https://zaxid.net/chervonogradska\\_oaza\\_n1560384](https://zaxid.net/chervonogradska_oaza_n1560384)
10. Гайдін А. М., Дяків В. О., Чікова І. В. Калуш-програма ревіталізації // Науково-технічний журнал. 2014. №2. С. 101-107.
11. Галицька залізниця // Локальна історія, 26 лютого 2024 р. URL: <https://localhistory.org.ua/texts/statti/galitska-zalznitsia/>
12. Горб К.М. Індустріальна спадщина в системі національної спадщини держави // Індустріальна спадщина в культурі і ландшафті: Матеріали III

Міжнародної наукової конференції (м. Кривий Ріг, 1-4 жовтня 2008 р.): у 2 ч. / редкол.: В.Л. Казаков (відп. ред.) та ін. Ч. 1. Кривий Ріг: Видавничий дім, 2008. С. 11-17.

13. Горб К.М. Індустріальна спадщина регіону: систематизація, проблеми, перспективи / К.М. Горб, Н.М. Дук, І.М. Суматохіна Індустріальна спадщина в культурі і ландшафті: Матеріали Всеукр. наук. конф. Київ, 23 – 26 травня, 2007 / Науковий вісник Інституту дизайну і ландшафтного мистецтва Державної академії керівних кадрів культури і мистецтв. – Вип. 4. К., 2007. С. 80-84.

14. Дрогобицький солевиварювальний завод. URL: <http://surl.li/uhadd>

15. Дук Н., Суматохіна І. Індустріальна спадщина як ресурс розвитку молодіжного туризму в промислових регіонах // Галицький економічний вісник. 2-15. №2. С. 22-28.

16. Єрмоленко О.О. Ревіталізація як напрям модернізації сучасних міст // Державна фінансова політика України в умовах євроінтеграції: погляди науковців та практиків: зб. тез наук. доп. за матеріалами II Всеукр. наук.- практ. конф., м. Львів, 18 лютого 2021 р. – Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2021. С. 324-327.

17. Закон України «Про охорону культурної спадщини» // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2000. №39. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text>

18. Іванов Є. Ландшафти гірничопромислових територій. Монографія. Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2007. 334.

19. Іванов Є.А. Історико-географічні аспекти індустріального періоду освоєння мінеральних ресурсів Львівщини // Індустріальна спадщина в культурі і ландшафті: Матеріали III Міжнародної наукової конференції (м. Кривий Ріг, 1-4 жовтня 2008 р.): у 2 ч. / редкол.: В.Л. Казаков (відп. ред.) та ін. Ч. 1. Кривий Ріг: Видавничий дім, 2008. С. 256-271.

20. Ієвлева В.П. Методичні рекомендації щодо музеєфікації нерухомих пам'яток науки і техніки (проект) // Індустріальна спадщина в культурі і

ландшафті: Матеріали III Міжнародної наукової конференції (м. Кривий Ріг, 1-4 жовтня 2008 р.): у 2 ч. / редкол.: В.Л. Казаков (відп. ред.) та ін. Ч. 1. Кривий Ріг: Видавничий дім, 2008. С. 29-39.

21. Історія нафтових промислів Борислава. URL: <http://surl.li/ubaec>

22. Казаков В.Л. Критерії хронологічної ідентифікації об'єктів індустріальної спадщини (на прикладі Кривбасу) // Матеріали міжнародної наукової конференції «Методичні проблеми пам'яткоохоронних досліджень», Київ, 2010 р. С. 382-391.

23. Кашуба О.М., Гладун Я.І. Світові та українські соледобувні підприємства та їх ревіталізація // Журнал Науковий огляд, 2020. № 3(66).

24. Львіввугілля. URL: <http://surl.li/ubagn>

25. Мазур Т.М., Король Є.І. Індустріальна спадщини в формуванні культурного ландшафту міста (на прикладі Львова) // Міжнародний науковий журнал «Грааль науки». 2021. № 4. С.613-619. DOI 10.36074/grail-of-science.07.05.2021.115

26. Нагуєвичі – соляна жупа Дрогобицького староства. URL: <https://ua.igotoworld.com/projects/solyaniy-shlyah/>

27. Пацюк В.С. Індустріальна спадщина: європейський досвід та національні пріоритети використання // Туристичний бізнес: світові тенденції та національні пріоритети: Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції з нагоди 10-річчя каф туристичного бізнесу (20 листопада 2015 р). Х.: ХНУ ім. В.Н. Каразіна, 2015. С. 189-190.

28. Пацюк В.С. Музеєфікація об'єктів індустріальної спадщини Кривбасу як одна з передумов розвитку індустріального туризму в регіоні // Матеріали міжнародної наукової конференції «Методичні проблеми пам'яткоохоронних досліджень», Київ, 2010 р. С. 467-474.

29. Пацюк В.С. Особливості становлення туристичної діяльності в індустріальних регіонах України // Туризм як пріоритетний напрям соціально-економічного розвитку регіону : матеріали Міжнародної науково-практичної

конференції (Чернівці – Сучава, 23-24 квітня 2015 р.). Чернівці: ЧТЕ КНТЕУ, 2015. С. 343-346.

30. Пацюк В.С. Ревіталізовані промислові підприємства України як туристичні локації // Розвиток промисловості та суспільства. Матеріали міжнародної науково-технічної конференції. Кривий Ріг, 2018. Т. 2. С. 76-77.

31. Пацюк В.С., Герасімова С. Ревіталізація промислових об'єктів: сучасний стан та перспективи в Україні // Соціально-географічні процеси в Східно-Центральній Європі: проблеми, тенденції, напрями. Міжнародна наукова географічна конференція. Берегове, 2020. Том. 2. С. 557-564.

32. Пацюк В.С., Шиян Д.В. Аналіз європейського досвіду розвитку туризму індустриальної спадщини задля його подальшої апробації в Україні // Географія та туризм: Наук. зб. / Ред. кол.: Я.Б. Олійник (відп. ред.) та ін. – К.: Альфа-ПК, 2015. Вип. 34. 2015. С.93-103.

33. Переосмислення спадщини: як у Львові старим будівлям надають нових ідей. URL: <https://spadshchyna.lviv.ua/pereosmyslennya-spadshhyny-yak-u-lvovi-starym-budivlyam-nadayut-novyh-idej/>

34. Підгрушний Г.П. Індустриальна спадщина України: особливості формування та проблеми збереження // Теоретичні, регіональні, прикладні напрями розвитку антропогенної географії та геології : матеріали Третьої міжнародної наукової конференції. – Кривий Ріг : Видавничий дім, 2011. С.243-248.

35. Підгрушний Г.П. Особливості формування та проблеми збереження індустриальної спадщини України // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Географічні науки. 2016. №3. С. 24-28.

36. Пономарьова А., Шуляр А., Яковчук І. Ревіталізація Фабрики повидла у Львові: проект Urban кураторів. URL: <https://mistosite.org.ua/articles/revitalizatsiia-fabryky-povyidla-u-lvovi-proekt-urban-kuratoriv>

37. Смаль В.В. Туризм виробничої спадщини як продукт постіндустріальних трансформацій / А.В. Смаль //Географія та туризм: Наук. зб.– К.: Альтерпрес, 2010. – Вип. 9. – С. 27-34.

38. Солеварний завод «Саліна». URL: [https://ua.igotoworld.com/ua/poi\\_object/415750\\_solevarnyi-zavod-salina-stebnik.htm](https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/415750_solevarnyi-zavod-salina-stebnik.htm)

39. Шахта «Кюбек», Стебник. URL: [https://ua.igotoworld.com/ru/poi\\_object/415749\\_stvol-shahty-kyubek-stebnik.htm](https://ua.igotoworld.com/ru/poi_object/415749_stvol-shahty-kyubek-stebnik.htm)

40. Шевченко О. Без минулого не буває майбутнього: знайомимося з історією нашого краю. URL: <https://lviv.dcz.gov.ua/novyna/bez-mynulogo-ne-buvaye-maybutnogo-znayomymosya-z-istoriyeyu-nashogo-krayu>



## ДОДАТКИ

## Додаток А

Таблиця А.1. Спеціалізація європейських маршрутів індустріальної спадщини (складено за [2])

<i>№</i>	<i>Назва маршруту</i>	<i>Тематика маршруту</i>
1	Регіональний маршрут Єврорегіоном Маас-Рейн	Видобуток бурого вугілля, металургія, текстильна промисловість
2	Регіональний маршрут Саар-Лотарінгія-Люксембург	Видобуток залізної руди, вугілля, металургія
3	Голландський маршрут	Гідрологічні технічні об'єкти, енергетика, пивоваріння
4	Сілезьке воєводство	Видобуток кам'яного вугілля, металургія
5	Рурський регіональний маршрут	Видобуток кам'яного вугілля, металургія, виробництво зброї
6	Центральнонімецький інноваційний регіон «Саксонія-Анхальт»	Видобуток солі, хімічна промисловість, авіабудування
7	Регіональний маршрут «Індустріальні долини»	Текстильна промисловість, металургія
8	Маршрут промислової спадщини Корнуолу	Видобуток міді та олова
9	Регіональний маршрут «Індустріальним сходом»	Текстильна промисловість, енергетика, пивоваріння
10	Маршрут індустріальної спадщини Південно-Західного Йоркширу	Видобуток кам'яного вугілля, енергетика

## Додаток Б

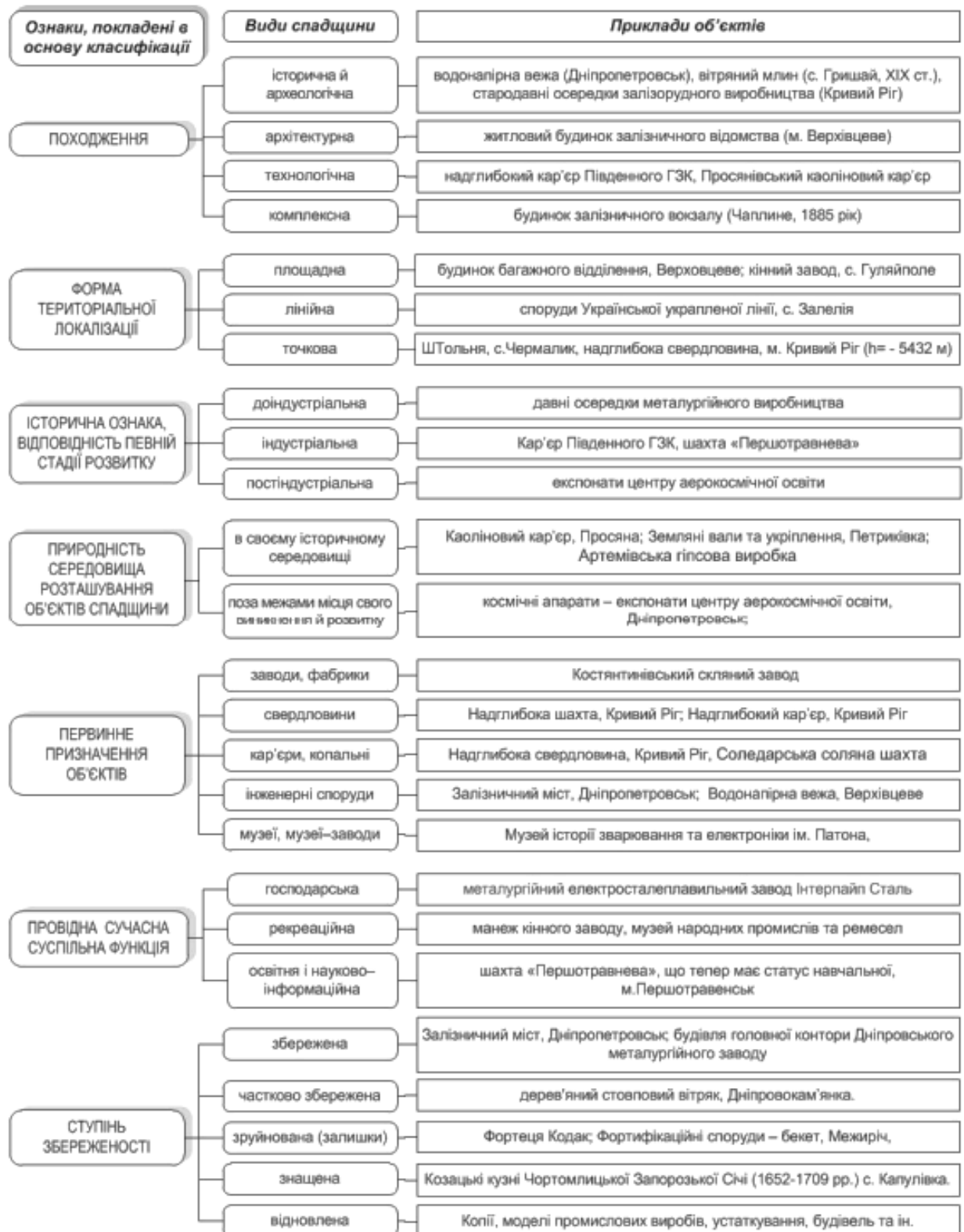


Рис. Б.1. Схема класифікації об'єктів індустриальної спадщини [15]

**Об'єкти гірничо-промислової спадщини Львівщини**

Рис. В.1. Видобуток нафти у Бориславі, ХІХ століття.

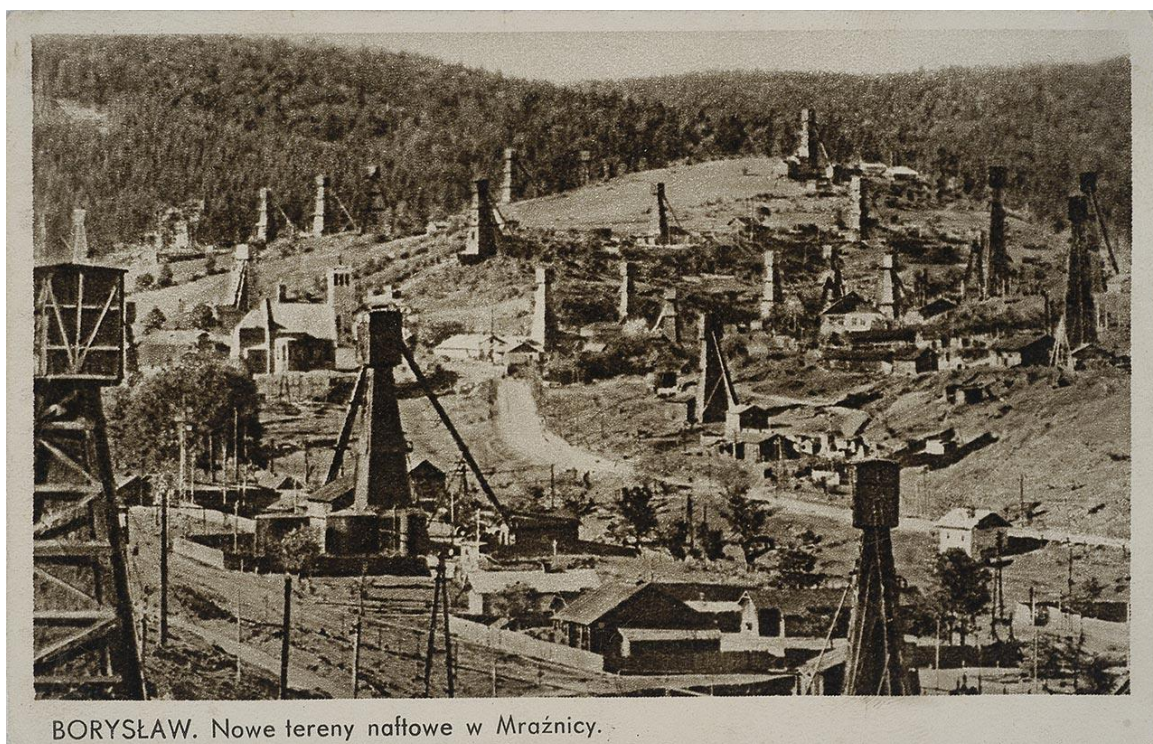


Рис. В.2. Видобуток нафти у Бориславі, ХІХ століття.

**Фабрично-заводська спадщина Львівщини**

Рис. Г.1. Фабрика Мозера



Рис. Г.2. Фабрика горілок та лікерів Юзефа Адама Бачевського



Рис. Г. 3. Газовий завод

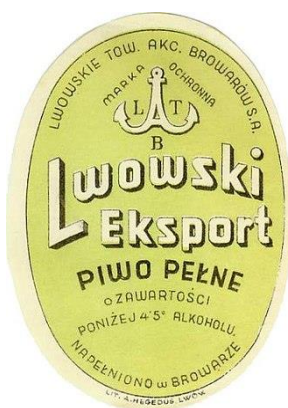


Рис. Г.4. Логотип



Рис. Г.5. Пивоварня



Рис. Г.6. Солеварня



Рис. Г.7. Дрогобицький солевиварювальний завод [14]

## Транспортна спадщина Львівщини



Рис. Д.1. Вестибюль вокзалу у Львові, 1860-ті роки



Рис. Д.2. Чернівецький вокзал у Львові, 1868 рік





## Додаток Ж

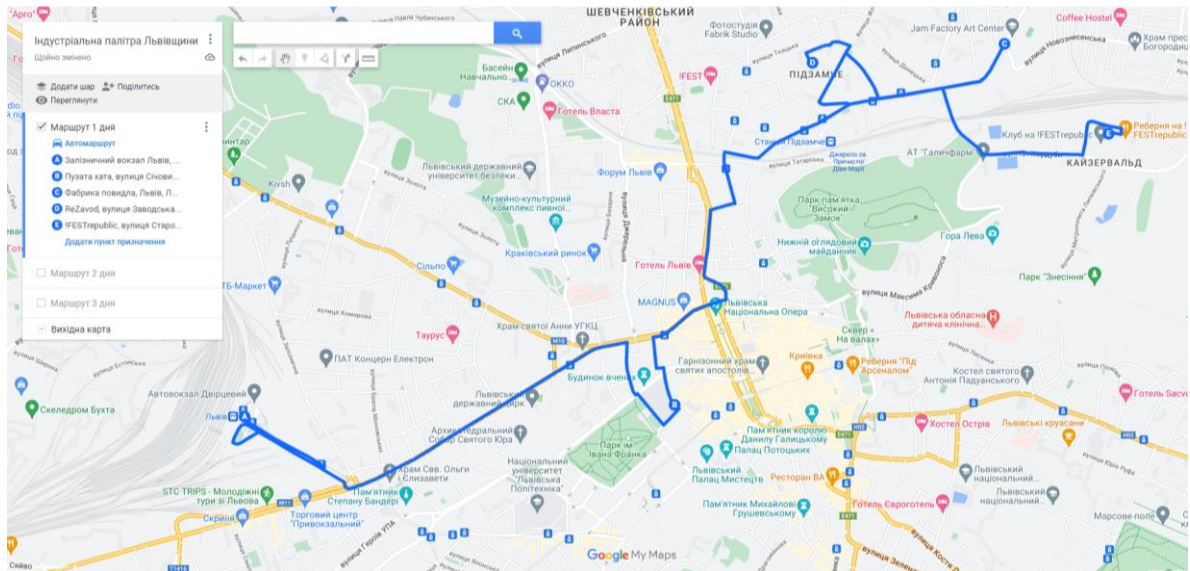


Рис. Ж.1. Маршрут руху 1 дня

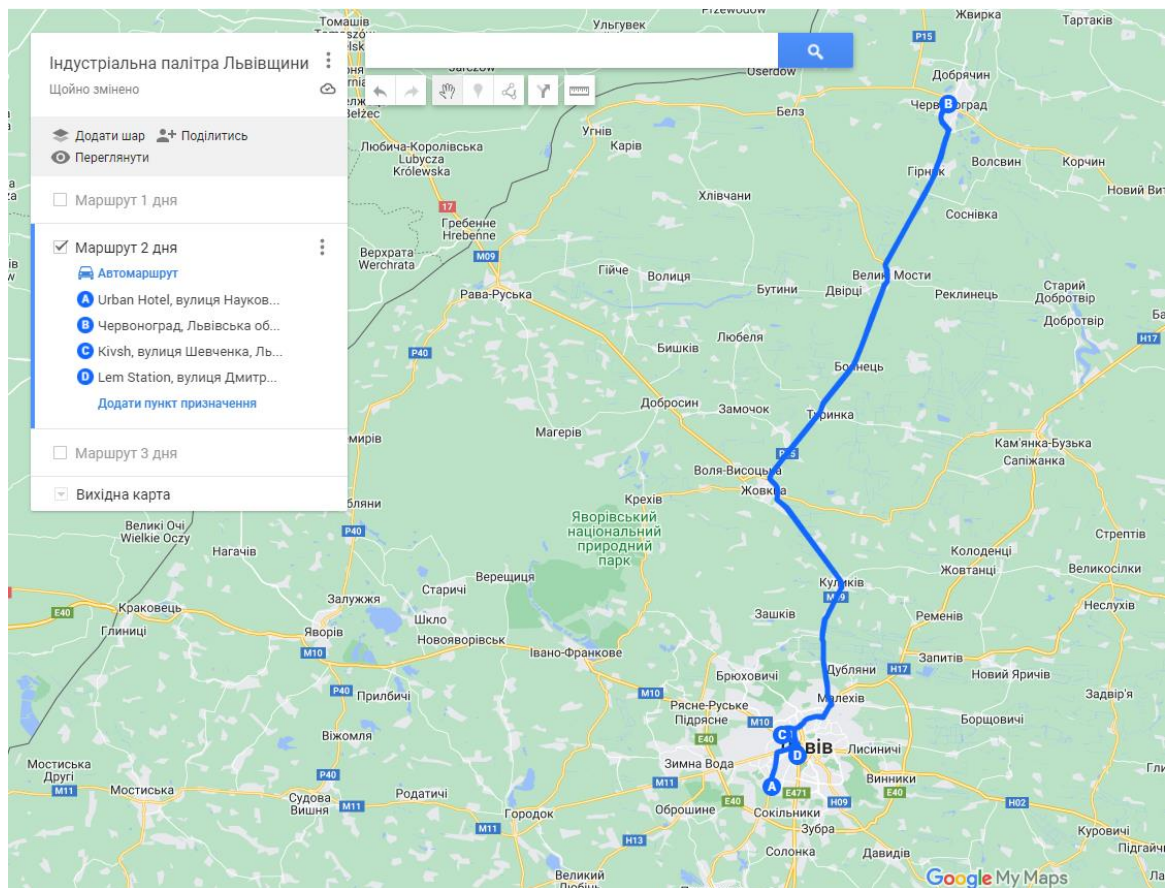


Рис. Ж.2. Маршрут 2 дня

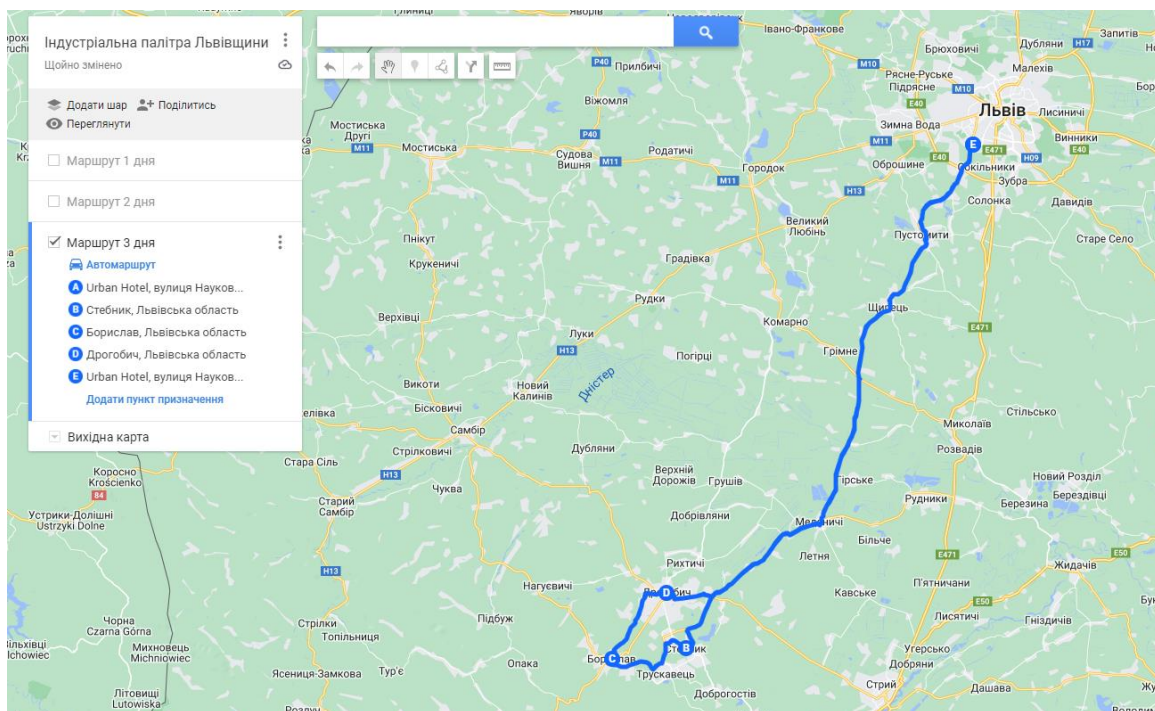


Рис.Ж. 3. Маршрут 3 дня