Лабиринт
Журнал социально-гуманитарных исследований
#1/2014

ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ
И БУДУЩЕЕ
ИНДУСТРИАЛЬНОГО ГОРОДА

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ТУРИЗМ В ГОРОДСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ: КЕЙС-СТАДИ САРАТОВА

О. В. Лысикова

Современный туризм становится полем столкновения конкурирующих дискурсов, таких как социально-экономическая стратификация, этническая принадлежность, культурная идентичность. Подобные дискурсивные практики продуцируются через воспроизводство двойных оппозиций: местный житель/приезжий, традиционный/современный, аутентичность/потребление, индустриальный/аграрный. Индустриальный туризм как особое направление туристической деятельности является весьма популярным в целом ряде стран и регионов мира. Как для туристов, путешественников, так и для местных жителей объекты индустриальной культуры обладают высокой степенью аттрактивности. Шахты, рыболовецкие поселки, ткацкие фабрики, литейные и стеклодувные производства в прошлом гарантировали финансовую стабильность и приносили известность локальным местностям, теперь же служат объектами туристического интереса и экскурсионного показа. Индустриальные пейзажи и промышленные ландшафты все чаще оказываются в фокусе внимания туроператоров. Экскурсии на европейские заводы и ГЭС пользуются не меньшей популярностью, чем присутствие на генеральных репетициях оркестров и посещение художественных мастерских. Производящие культурные смыслы и ценности индустриальные пространства включены в культуру промышленного города, являясь неотъемлемым компонентом локальной истории, расширяющим социальные границы памяти. Индустриальный туризм благодаря взаимодействию с научным знанием, историей промышленности служит гносеологическим и аксиологическим ресурсом повышения научно-технической культуры в социуме, поддержания интереса молодежи к инженерным знаниям, технике, индустриальной культуре.

Статья посвящена исследованию особенностей и перспектив индустриального туризма в Саратове на основе компаративного анализа индустриально-экскурсионных практик других городов и выявления локальной идентичности индустриального наследия Саратова.

Концептуальное поле исследования представлено трудами З. Баумана, Дж. Урри, М. К. Смит, Р. Ллойда, Т.Н. Кларка, Ю. М. Лотмана, М. Маяцкого, Д. Н. Замятина, М. Ю. Тимофеева, Ю. Г. Тютюнника, А. Г. Манакова. Эмпирическую базу исследования составляют данные, полученные методами включенного наблюдения в стратегии кейс-стади, компаративного анализа специализированных информационных ресурсов, персонального интервью фокусированного типа (N=12), 2012 год.

Эстетические реконструкции туризма в городском пространстве

Город — ни с чем не сравнимое творение ума и рук человеческих. Это среда жизни свыше трёх миллиардов ныне живущих человек и место концентрации разнообразных видов деятельности. Города — это творческие лаборатории и духовные мастерские людей, сосредоточие богатейшего историко-культурного и индустриального наследия. В городах соседствуют очаги высокой культуры и преступные анклавы: по тем и другим сегодня пролегают экскурсионные маршруты. Важнейшая функция города — это координация действий множества людей: местных жителей и приезжих.

В эру глобальной нестабильности роль культурного наследия в создании образов национальной идентичности становится областью пристального исследовательского интереса, в центре внимания которого находятся вопросы участия туристов в процессах глобализации и культурного обмена; потребления и строительства культурных тождеств посредством туристских практик; производства и реконструкции образов и символов «своей» и «других» культур. Сегодня метафора «турист» указывает на организованное движение людей, склонных навязывать чужим местностям свои смыслы [13, с. 27]. По мнению З. Баумана, турист-

ский мир целиком и полностью структурируется по эстетическим критериям: то, к чему стремится турист, может определяться «правом не скучать» и «свободой от всего кроме эстетического измерения» [1, с. 147]. С приходом XXI века меняется отношение к недавней индустриальной истории, которая «становится предметом памяти и эстетического любования» [9, с. 29].

Своеобразными маркерами современного туризма являются пространственная мобильность и темпоральность. В отличие от времени, неуклонно устремляющегося «отсюда», пространство всегда «здесь» — это то, что можно окинуть взглядом, вообразить, реконструировать.

Во-первых, пространство антропологично: оно предоставляет собой поле для действий; конструируемое место обитания или путешествия людей — «мир», «страна», «город», «квартал», «улица», «дом». Пространство представляет собой концепцию — в него вписывается взгляд человека [13, с. 31] — местного жителя или туриста. Эстетические реконструкции эмоционально наполняются личными смыслами как синтез впечатлений от посещенных городов и запечатленных визуальных образов.

Во-вторых, пространство экзистенциально: оно формирует взаимосвязанные образы, позволяющие создавать долговременные и устойчивые личные и групповые жизненные стратегии. Потенциал пространства состоит в создании экзистенциально-географических образов как системы знаков, символов, архетипов, характеризующих определенную территорию с точки зрения жизненных смыслов. Когнитивным ресурсом конструирования новых экзистенциально-географических образов является наложение топосов внутренних, ментальных пространств на конкретный географический маршрут [3, с. 59, 61].

В-третьих, презентируя себя во времени и пространстве, культуры предполагают свою вечность и потенциальную неуничтожимость. С помощью образно-символического взаимодействия, направленного на представляемое здесь-и-сейчас прошлое, наращивается образ места, происходит символическое присвоение пространства путем его образного расширения. Образно-символические трансформации современного пространства перемещают прошлое в будущее, настоящее же приобретает свои собственные самоценные культурные координаты, «заземленные» в конкретной местности [4, с. 44]. В одной из бесед Ю. М. Лотман изложил свою точку зрения на сущность современного города: «В этом мире, в котором мы живем, есть понятие города как хотя бы того, что отличается от не-города, как соединения современной культуры и старой среды» [8, с. 88].

Город и туризм неотделимы друг от друга — культурные, природные, индустриальные объекты и ландшафты, выражения лиц и реплики прохожих, фасады, витрины, баннеры и многое другое не ускользает от пристального взгляда современного туриста. Как важно разглядеть то неповторимое, ради чего проделан далекий путь именно в это место на карте мира. Любой город может стать туристическим, но далеко не каждый таковым является. Становление города привлекательного для туристов и принимающего гостей — долгий, сложный социально и исторически детерминированный процесс. Современный турист пребывает в калейдоскопе образов города, да, пожалуй, многих городов, что позволяет ему насыщаться впечатлениями, сравнивать их эстетику и снова отправляться в путешествия. Сегодня туризм в городском пространстве созидается, главным образом, по эстетическим лекалам.

Индустриальные объекты в системе культурного наследия

Целый ряд городских индустриальных объектов в разных странах и регионах входит в Список всемирного наследия ЮНЕСКО по охране культурных и природных памятников. Систематизировав официальные данные, нами выявлено 37 индустриальных объектов под охраной ЮНЕСКО:

– соляная шахта в Величке в 13 км от Кракова с музеем горной техники и геологическим заповедником Кристаллические Гроты (Польша, внесена в перечень охраняемых ЮНЕСКО объектов в 1978 г.);

– мост Айрон-Бридж — «железный мост», перекинутый через ущелье реки Северн на юго-западе Англии (Великобритания, 1986 г.);

– горнопромышленный ландшафт Блэнавон в Южном Уэльсе (Великобритания, 2000 г.);

– долина реки Дервент с индустриальными ландшафтами, символизирующими первые шаги промышленной революции (Великобритания, 2001 г.);

– фабричный поселок Нью-Ланарк в Шотландии (Великобритания, 2001 г.);

– фабричный поселок Солтейр в Западном Йоркшире (Великобритания, 2001 г.);

– Ливерпуль — город мореходов и торговцев (Великобритания, 2004 г.);

– горнопромышленный ландшафт Корнуолла и Западного Девоншира (Великобритания, 2007 г.);

– старинные рудники Раммельсберг и исторический город Гослар (Германия, 1992 г.);

– железоделательный завод в городе Фёльклинген в области Саар (Германия, 1994 г.);

– старая угольная шахта Цольферайн в городе Эссен, Северный Рейн-Вестфалия (Германия, 2001 г.);

– железная дорога Земмеринг между Веной и Грацем (Австрия, 1998 г.);

– четыре судоподъемника на канале Дю-Сантр и их окружение, Ля-Лувьер и Ле-Рейкс, провинция Эно (Бельгия, 1998 г.);

– линия оборонительных сооружений Амстердама (Нидерланды, 1996 г.);

– ветряные мельницы в районе Киндердейк-Элсхаут (Нидерланды, 1997 г.);

– паровая насосная станция Вауда (Нидерланды, 1998 г.);

– Польдер Бемстер — старейший в стране район мелиорированных земель, включающий поля, каналы, дамбы, дороги, поселения (Нидерланды, 1999 г.);

– старый портовый квартал Брюгген в городе Берген (Норвегия, 1979 г.);

– горнопромышленный город Рёрус (Норвегия, 1980 г.);

– деревоперерабатывающая фабрика в Верле, где в 1972 году открылся первый в стране промышленный музей (Финляндия, 1996 г.);

– железоделательный завод Энгельсберг в районе черной металлургии Бергслагене (Швеция, 1993 г.);

– горнопромышленный район «Большая Медная Гора» в городе Фалун в области Даларна (Швеция, 2001 г.);

– радиостанция Варберг в Гриметоне (Швеция, 2004 г.);

– королевский соляной завод в Арк-э-Сенан (Франция, 1982 г.);

– фабричный поселок Креспи д'Адда (Италия, 1995 г.);

– акведук Ванвителли и фабричный поселок Сан-Леучо (Италия, 1997 г.);

– Бискайский мост-транспортер в окрестностях Бильбао (Испания, 2006 г.);

– исторический город Гуанахуато и прилегающие рудники (Мексика, 1988 г.);

– ландшафт плантаций агавы и старинные предприятия по производству текилы близ города Гвадалахара (Мексика, 2006 г.);

– порт, укрепления и памятники города Картахена (Колумбия, 1984 г.);

– горнозаводской город Потоси в 164 км от города Сукре (Боливия, 1987 г.);

– город Коро и его порт (Венесуэла, 1993 г.);

– города по производству селитры Хамберстоун и Санта-Лаура в пустыне Атакама, сейчас являющиеся «соляными городами-призраками» (Чили, 2005 г.);

– шахтерский город Сьюэлл в Андах с поселением рабочих медного рудника Эль Теньенте (Чили, 2006 г.);

– горные железные дороги Дарджилинг в Гималаях и Нилгири (Индия, 1999, 2005 гг.);

– Оманские ирригационные системы «афладж» (Оман, 2006 г.);

– культурный ландшафт серебряных рудников Ивама Гиндзан в городе Ода на юго-западе острова Хонсю (Япония, 2007 г.) [2, с. 287 – 305; 8, с. 40 – 41, 48 – 49, 196, 218, 307].

Индустриальные объекты под охраной ЮНЕСКО в составленном перечне имеют разные хронологические рамки сооружения и функциониро-

вания, различную региональную принадлежность, отраслевую специализацию, степень музеефикации. Следует выделить объекты горнодобывающей, перерабатывающей, военной промышленности, пищевого производства, транспортные узлы и магистрали. Объекты культуры под охраной ЮНЕСКО включают промышленные районы и заводы, шахтерские города и фабричные поселки, ирригационные системы и соляные шахты, оборонительные сооружения и старинные рудники, порты и судоверфи, железные дороги и вокзалы, паровые станции и ветряные мельницы. Утратившие со временем свое прямое назначение сейчас они являются памятниками индустриальной культуры и объектами пристального туристского интереса.

Туризм в индустриальном пространстве города

Во французском городе Анже в 2004 году состоялась первая европейская конференция по развитию индустриального туризма. Работа форума хронологически совпала с закрытием последней на территории материковой Франции шахты весной 2004 года. Об этом символичном событии, оставшемся практически неосвещенным в СМИ, пишет М. Маяцкий в одном из своих эссе, посвященном туристско-рекреационной трансформации Европы начала XXI века. В середине 1960-х годов был закрыт один из первых корсиканских промышленных объектов – фабрика по выработке асбеста. За прошедшие с той поры десятилетия остров из аграрно-рыбацкого превратился в туристический, что отразилось на национальной идентичности корсиканцев. Это наводит на серьезные размышления о том, что в общественном сознании меняется отношение к индустриальной истории, которая становится предметом памяти и эстетического любования [9, с. 29].

В индустриальном обществе советской эпохи «символический капитал достойной жизни» генерировался из совокупности образов людей, занятых в промышленном производстве, составлявших «прогрессирующее большинство» рабочих [5, с. 57]. В СССР туризм использовался как идеологический инструмент, поэтому его формы отличались от исключительно рекреационных. Так, были разработаны десятки тематических индустриальных маршрутов, охватывающих экскурсии на многие промышленные предприятия. Приобрели массовый характер экскурсии на Волховстрой, Днепрострой, Магнитку, Кузнецк, Ростовский завод сельхозмашин, Харьковский тракторный завод. ВЦСПС утвердил шестнадцать экскурсионных тем от черной и цветной металлургии до колбасного и кондитерского производства. Демонстрация достижений в развитии народного хозяйства занимала важное место в содержании туристической работы, носившей пропагандистский характер.

Анализируя динамику ряда американских городов, Р. Ллойд и Т.Н. Кларк отмечают, что в районах бывшего индустриального производства развиваются центры досуга, допинга, индустриального туризма. В качестве примера ими приводится Чикаго, где складские помещения старой фабричной зоны в западной части даунтауна стали местом расположения ресторанов и ночных клубов, ориентированных на «постиндустриальный гламур» [6, с. 38].

Сейчас мы наблюдаем очевидное размежевание между видами туризма, ориентированными, с одной стороны, на урбанизированные, с другой стороны, на аграрные территории. Дж. Урри рассуждает о преобразовании земли в ландшафт, в том числе и под воздействием интенсивных туристских практик. В этом смысле сосуществуют и автономно развиваются как индустриальный, промышленный туризм, так и аграрный, сельский.

В контексте развития индустриального туризма особого внимания заслуживает монография «Исследования культурного туризма» Мелани К. Смит — старшего лектора кафедры менеджмента культурного туризма Гринвичского университета. Ее книга является обобщающим трудом по существующим практикам и формирующимся тенденциям современного культурного туризма во всем многообразии его проявлений. Автором отмечается дисбаланс в исследованиях признанных форм культурного туризма — по местам культурного наследия, региональный, городской, событийный, фестивальный туризм и только входящих в академический дискурс форм, таких как этнический ту-

ризм, культурный туризм рабочего класса в индустриальных областях.

Одна из глав книги М. К. Смит «Реконцепция культурного туризма» посвящена анализу продукта культурного туризма, который находится в рыночном сегменте роста. Желания и стремления современных туристов направлены на осуществление широкого диапазона действий, включающих как традиционные формы культурно-познавательного туризма, так нетрадиционные направления. К таковым относятся индустриальные города или сельские районы, предлагающие туристам альтернативный туристический продукт и более широкий диапазон мероприятий [16, с. 43]. В другой главе «Культурный туризм и возрождение города» автор размышляет о таком социальном феномене как городская регенерация средствами культурного туризма. М. К. Смит пишет о культурных кварталах как катализаторах социально-экономического развития, об улучшении внешнего имиджа европейских индустриальных городов, промышленная отрасль которых сокращается, а культура и туризм в синтезе рассматриваются как инструменты компенсации и стимулирования диверсификации экономики. Особое значение автор уделяет преобразованию уже существующих в городах центров туризма, досуга и отдыха: важно не следовать единому стандарту развития, используя уникальность социальной истории каждого города. Поскольку развитие туризма ориентировано на самобытность и культурное разнообразие, то и отличительные характеристики мест и объектов необходимо сохранять, воссоздавать, созидать. Культурная регенерации должна стать частью общей городской стратегии. Однако культурная регенерация не является панацеей для общегородского восстановления, следующей за деиндустриализацией. Одним из вариантов стратегии многие города выбирают создание интеграционных «культурных кварталов» или «культурных районов», предназначенных как для местных жителей, так и для туристов. Яркими примерами преобразований в 1970-1980-е годы индустриальных городов в международные культурные площадки являются Питсбург, Бостон, Балтимор, Глазго, Бирмингем, Брэдфорд, Шеффилд, Ливерпуль, Ньюкасл. М.К. Смит подчеркивает, что «многим индустриальным городам зачастую не хватает архитектурного и эстетического обаяния, имеющегося у исторических городов… Поэтому для привлечения инвестиции и гостей такие города должны стать не просто творческими и инновационными, а уникальными дестинациями. Места, обладающие естественными или культурными ресурсами, должны создать новые объекты интереса или разрабатывать “флагманские проекты”» [16, с. 159, 167].

По итогам проведенного персонального интервью фокусированного типа (N=12) в 2012 году нами были выявлены города, в которых в настоящее время активно развивается индустриальный туризм. К таковым относятся: Манчестер, Ливерпуль (Великобритания); Анже (Франция); Пир (Германия); Острава (Чехия); Тампере (Финляндия); Лодзь (Польша); Иваново, Мышкин Ярославской области, Александровск, Кизель, Чусово, Лысьев, Гремячинск, Горнозаводск, Очёр в Пермском крае, Самара, Алексин в Тульской области, Нижний Новгород, Ижевск, Кадыкчан Магаданской области (Россия); Кривой Рог, Одесса (Украина).

Прекрасные образцы индустриального туризма в городском пространстве представлены такими российскими городами как Иваново и Мышкин. Их опыт в стратегии кейс-стади, синтезирующий музейные и городские экскурсии, на наш взгляд, следует изучать и использовать в экскурсионно-индустриальных практиках других российских городов. Так, М. Ю. Тимофеев анализирует потенциал образа Манчестера при презентации городского пространства Иваново, насыщенного объектами наследия текстильной индустрии XIX и XX веков [10, с. 41 – 49].

Ю. Г. Тютюнник отмечает, что музеефикация объектов индустриального наследия в качестве музеев под открытым небом способствует сохранению и популяризации индустриальных ландшафтов. Образцами функциональной аутентичности служат 124 объекта железнодорожной техники Великобритании (музеи, экспозиции, заповедные железные дороги), система производственной истории, науки, техники Каталонии [11, с. 132].

Приведем пример российского города Ухты в республике Коми, где успешно реализуется проект «Ухта — родина первой российской нефти».

Обращает на себя внимание и тот факт, что индустриальный туризм как автономный вид туризма практикуется не часто. Как правило, он развивается в синтезе с такими видами туризма как культурно-познавательный, событийный, музейный, этнический, экспедиционный, экстремальный.

Зачастую становясь символами городов, объекты индустриального наследия, привлекают большое количество туристов. Развитие объекта как достопримечательности служит важным фактором сохранения индустриальной культуры, особенно в прежних промышленных регионах. Так, предприниматель В. А. Лобанов при финансовой поддержке правительства Свердловской области формирует музей золота и золотодобычи в городе Березовском под Екатеринбургом. В Донецке ведется работа по созданию индустриального музея [4, с. 194]. Екатеринбургскими исследовательницами А. К. Ходыревой и О. А. Шипицыной предлагается проект «Индустриальные маршруты», который объединяет индустриальные территории маршрутом городской электрички и формирует остановочные пункты на выбранных индустриальных площадках. Реализация такого проекта позволит популяризировать индустриальную историю Екатеринбурга, привлечь туристов, разработать узнаваемый бренд города [14, с. 610].

Как полагают Р. Ллойд и Т. Н. Кларк, лидирующие позиции городов все в большей степени зависят от уровня развития их культурной сферы, что заставляет корректировать стратегии развития в публичном и приватном пространстве [6, с. 44]. Разделяя это мнение, отметим, что культура, просвещение и образование тесно связаны с функционированием современного города как туристской дестинации.

Объекты индустриальной культуры и истории Саратова

Современный большой город, такой как Саратов, является сложно устроенным пространством, где сосредоточены материальные и духовные ценности, ежедневно созидаются культура и история. В настоящее время стремительно эволюционируют способы производства в жизни современных городов. И Саратов не является исключением. Деиндустриализация Саратова выражается в закрытии промышленных предприятий, перепрофилировании зданий и корпусов некогда масштабных промышленных производств под торгово-развлекательные центры, что характерно для многих российских городов.

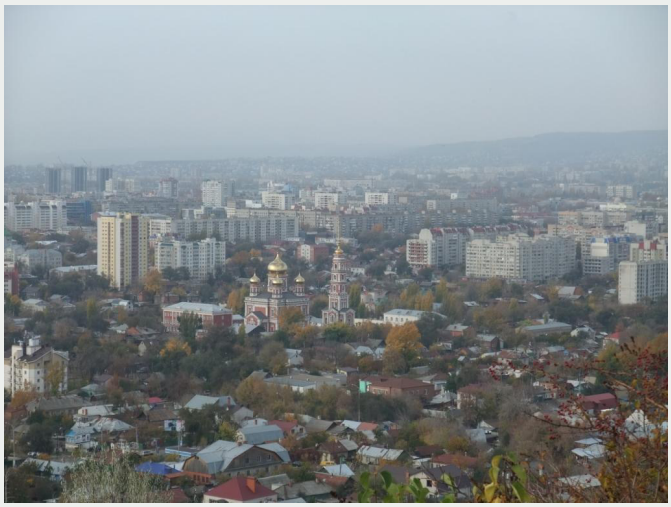

Фото 1. Саратов. Вид города с Соколовой горы.

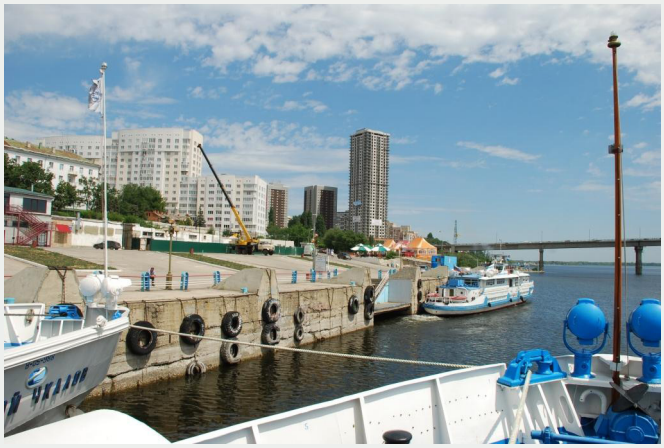

Фото 2. Саратов. Волга. Набережная Космонавтов.

Определенные перспективы развития индустриального туризма существуют в Саратове, который эволюционирует от закрытого города советского периода к бренду «первой космической гавани Земли». На протяжении трех послевоенных десятилетий Саратов в связи с развитой инфра-

структурой военно-промышленного комплекса был закрытым городом. Жестко регламентировалось его посещение иностранцами. Промышленное производство было сосредоточено в двух крупных районах — Ленинском и Заводском. Районообразующим предприятием последнего являлся Саратовский авиационный завод (САЗ), перепрофилированный в 1931 году со строительства комбайнов на самолеты опытно-конструкторского бюро им. А. С. Яковлева — легендарные истребители Великой Отечественной войны Як-1 и Як-3, пассажирские Як-40 и Як-42, палубные самолеты с вертикальным взлетом и посадкой Як-38 и другие. 1990-е годы стали началом конца некогда мощного предприятия. Пришла в упадок социально-бытовая инфраструктура, прервалась преемственность многих замечательных династий заводчан. В августе 2012 года по решению арбитражного суда САЗ прекратил свое существование и был исключен из государственного реестра предприятий как юридическое лицо. Однако по-прежнему местные жители называют район «Комбайн». Проводятся ярмарки сельхозпродукции рядом с Дачной проходной. На перекрестке проспекта Энтузиастов и Пожарного проезда находится памятник авиастроителям — воздвигнутый на стеле ЯК-3, который благодаря усилиям местных жителей не был демонтирован. Самолет ЯК-3 был установлен в честь советских летчиков и коллектива Саратовского авиационного завода, выпускавшего эти истребители в годы Великой Отечественной войны. В недавнем прошлом неподалеку от бывших корпусов Саратовского авиационного завода был благоустроен сквер Авиастроителей как напоминание о героической странице истории города. В сквере размещены стела, макет инфраструктуры предприятия, монументы с именами директоров завода, Героев Советского Союза и Героев социалистического труда, заслуженных летчиков-испытателей, заводчан, погибших на фронтах Великой Отечественной войны.

Фото 3. Саратов. Проспект Энтузиастов. ЯК-3. Монумент героям фронта и тыла.

Фото 4. Макет Саратовского авиационного завода в сквере Авиастроителей.

ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ГОРОДА

Многие промышленные предприятия Саратова имеют не менее драматичную историю: в 1990-2000-е годы производственные площади большинства из них были перепрофилированы под торгово-развлекательные комплексы. Страница истории развития советского промышленного производства окончательно перевернута, но не забыта.

Фото 5. Сквер Авиастроителей. Монумент с именами заводчан, погибших в годы Великой Отечественной войны

Фото 6. Сквер Авиастроителей. Монумент с именами директоров САЗ,
заслуженных летчиков-испытателей СССР.

С именем Ю. А. Гагарина связаны многие события на саратовской земле: его обучение в 1951-1955 годах в индустриальном техникуме, занятия в 1954-1955 годах в аэроклубе, приземление первого космонавта 12 апреля 1961 года у деревни Смеловки в Энгельсском районе Саратовской области. Среди жителей и гостей города особой популярностью пользуются экскурсия «По Гагаринским местам», посещение народного музея его имени, специальной экспозиции в областном музее краеведения. С городом Саратовом Юрия Гагарина связывает счастливый период жизни — студенческие годы. Именно здесь он в первый раз сел за штурвал самолета, поднялся в небо, здесь получил те заветные часы налета, которые были необходимы при поступлении в летное училище. Проведенные в Саратове годы стали переломными, так как до этого Юрий Гагарин стремился стать литейщиком. На саратовскую землю его привела цепь событий после первого космического полета. По всем расчетам он должен был приземлиться совсем в другом месте. В Саратов космонавта всегда направляли парадоксальные обстоятельства, в результате которых этот город стал судьбоносным в его жизни.

Фото 7. Сквер СГТУ имени Гагарина Ю.А. Монумент с именами ученых университета.

ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ГОРОДА

В 1930 году был открыт Саратовский автодорожный институт (САДИ), представленный автомобильным и дорожно-строительным факультетами, в 1946 году начал работу механико-технологический факультет, в 1947 году — строительный, в 1959 году — приборостроительный, в 1960 году – теплоэнергетический. В 1960 году САДИ был преобразован в Саратовский политехнический институт (СПИ). В 1969 году был создан факультет электронной техники и приборостроения. В 1992 году СПИ получил статус государственного технического университета. В 2011 году Саратовскому государственному техническому университету было присвоено имя Ю. А. Гагарина.

На базе института социального и производственного менеджмента СГТУ в 2003 году был создан музей радио, который посещают группы школьников. Музей радио насчитывает свыше 500 экспонатов, среди которых — отечественные и зарубежные приёмники, радиоаппаратура и радиодетали. Здесь экспонируется коллекция профессиональной ламповой аппаратуры, которая применялась в военно-морском флоте, авиационной технике. В университете ведется активная работа по созданию музея ретроавтомобилей в рамках концепции «индустриального ретро-дизайна» [11, с. 89].

Фото 8. Экспозиция сельскохозяйственной техники на Соколовой горе.

В Саратове в 1975 году на Соколовой горе был заложен Парк Победы. В 1982 году на его территории открыт мемориальный комплекс «Журавли» (автор проекта — Ю. И. Менякин). С 1999 года рядом с Парком Победы начал свою работу музей боевой славы с экспозицией военной, промышленной и сельскохозяйственной техники под открытым небом. В 2003 году также на Соколовой горе была основана «Национальная деревня Саратовского Поволжья» с исторической реконструкцией 15-ти национальных подворий.

В Саратове существует другая достопримечательность — открывшийся в 2011 году музей ООО «Газпром трансгаз Саратов». Он включает экспозиции, посвященные истории и технологическим инновациям в строительстве и эксплуатации трансконтинентальной газотранспортной системы «Средняя Азия — Центр», образцам героизма и трудовым будням работников, которые запечатлены в воспоминаниях ветеранов газотранспортной отрасли.

Местами неизбежного сосредоточения приезжих являются транзитные пространства — аэропорт, железнодорожный, речной, автомобильный вокзалы, формирующие первые и финальные представления туристов о городе. В практиках туризма тесно взаимосвязаны транзитные пространства с культурными и индустриальными ландшафтами. Транзитные пространства городов составляют не только важнейший инфраструктурный компонент, но и являются наглядными образцами индустриальной истории, аттрактивными объектами туристского показа и рассказа. Как отмечает Дж. Урри, железная дорога реструктурирует существующие отношения между природой, временем и пространством. Начиная с XIX века, железные дороги создавали такие места коммуникабельности как купе и вокзалы, которые демократизировали путешествия [12, с. 97, 108]. В Саратове здание железнодорожного вокзала было построено в 1879 году, реконструировано в 1905 году по проекту П. М. Зыбина, перестроено в 1977 году. Способствуя индустриальному развитию городов, железнодорожные вокзалы сыграли особую роль в реорганизации пространства, трансформации социальной

дистанции, эволюции интеракций. Железнодорожная система органично вписалась в организацию интегрированной системы путешествия посредством станций и поездов как элементов общественных структур.

В рамках ежегодного инициируемого министерством молодежной политики, спорта и туризма Саратовской области конкурса студенческих экскурсионных проектов «Туризм в саратовской глубинке» студенты специальности «Социально-культурный сервис и туризм» Саратовского государственного технического университета имени Ю. А. Гагарина разрабатывают и презентируют свои проекты. Особый интерес у экспертов и студентов вызывают проекты индустриальной тематики: «Саратов: Волга и мосты» (Екатерина Лукьяненко, 2007 год), «Мукомольное производство Саратова» (Наталья Милушкина, 2008 год), «Забытый Саратов. Путешествие в прошлое» (Галина Тимашова, Марина Изотова, Татьяна Холина, 2012 год).

Перспективы индустриального туризма в Саратове

Для развития индустриального туризма в крупном поволжском городе Саратове сложились исторические, культурные, инфраструктурные предпосылки. Перспективы данного вида туризма в городе, на наш взгляд, таковы:

– воссоздание истории городских индустриальных пространств в качестве информационного сопровождения и популяризации культурного наследия;

– разработка экскурсионных маршрутов в рамках проекта «Индустриальная линия Саратова» на мукомольный завод, где выпекается знаменитый саратовский каравай, на предприятия по изготовлению саратовской гармоники;

– благоустройство зеленых пешеходных зон и развитие музеев индустриальной истории на территориях, выбывших из производственной эксплуатации.

Индустриальный туризм является ресурсом городской регенерации и улучшения качества жизни местного населения. Сконцентрировавшие социальную память локальные территории промышленного назначения могут быть преобразованы в места культурных практик туризма. Существует богатый опыт развития индустриального туризма как в зарубежных, так и российских городах. Для реализации практик индустриального туризма необходимы объекты экскурсионного показа и инфраструктура гостеприимства. Важными компонентами реализации индустриального туризма являются маршруты, гарантия безопасности на них, профессиональное информационное и экскурсионное сопровождение.

В рамках развития индустриального туризма в Саратове перспективны экскурсии для местных жителей и туры выходного дня для гостей города по специально разработанным маршрутам. Отправными точками будут являться музеефицированные объекты, к каковым отнесем музей боевой славы с экспозицией военной, промышленной, сельскохозяйственной техники под открытым небом, музей ООО «Газпром трансгаз Саратов», музеи радиотехники и ретроавтомобилей в СГТУ имени Ю. А. Гагарина Внимание должно быть сфокусировано на конструировании, а, в ряде случаев, воссоздании пешеходных, велосипедных, комбинированных экскурсий на промышленные объекты как действующие, так и выбывшие. Музеи промышленной истории под открытым небом, на наш взгляд, являются наиболее перспективным направлением индустриального туризма в Саратове.

Индустриальный туризм в городском пространстве постиндустриальной эпохи является полем взаимодействия представителей власти, бизнеса, науки, образования, культуры, искусства, СМИ. Краеведческие исследования способствуют расширению социальных границ памяти, популяризации объектов индустриальной культуры и истории конкретного города.

ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ГОРОДА

Список литературы и источников

1. Бауман З. От паломника к туристу // Социологический журнал. 1995. №4. — С. 133 – 154.
2. 2. Глобальные системы городов: монография / И. И. Абылгазиев и др. Под ред. И. И. Абылгазиева, И. В. Ильина, А. В. Иванова. — М.: МАКС Пресс, 2012. — 364 с.
3. Замятин Д. Н. Феномен паломничества: географические образы и экзистенциальное пространство // Человек. 2009. №4. —С. 58 – 70.
4. Запарий В. В. К вопросу об индустриальном наследии и его сохранении // Известия Уральского федерального университета. Серия 1. 2012. Т. 104. № 3. — С. 185 – 195. http://elibrary.ru/item.asp?id=18770957
5. Круглова Т. Концепты «труд» и «дело»: конструирование «достойной жизни» в советский и постсоветский периоды // Образ достойной жизни в современных российских СМИ: сборник статей. — Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2008. — С. 56 – 75.
6. Ллойд Р., Кларк Т. Н. Город как машина развлечений // Вестник Удмуртского университета. 2010. Вып. 1. — С. 33 – 44. http://elibrary.ru/item.asp?id=13121248
7. Лотман Ю.М. Город и время. Беседа в Тарту 28.12.1992 г. // Петербургские чтения по теории, истории и философии культуры. — СПб., 1993. Вып. 1. — С. 84 – 92.
8. Манаков А.Г. Туристские регионы мира. География культурного наследия. — Псков: ПГПУ, 2011. — 320 с.
9. Маяцкий М. Курорт Европа: эссе. — М.: ООО «Ад Маргинем Пресс», 2009. – 176 с.
10. Тимофеев М.Ю. Иваново как Манчестер: потенциал бренда // Проект «Манчестер»: прошлое, настоящее и будущее индустриального города: сборник научных статей / под ред. М.Ю. Тимофеева. — Иваново: Иван. гос. ун-т, 2012. — С. 41 – 49.
11. Тютюнник Ю.Г. Объекты индустриальной культуры и ландшафт. — Киев: Изд.-печат комплекс Университета «Украина», 2007. — 152 с.
12. Урри Дж. Мобильности. Перевод с англ. А. Лазарева. — М.: «Праксис», 2012. —– 303 с.
13. Урри Дж. Социология за пределами обществ: мобильности двадцать первого столетия / Рефераты. Кимелев Ю. А. // Социологическое обозрение. Т. 1. №1. 2001. — С. 25-35.
14. Ходырева А.К., Шипицына О.А. Yek_2.0: «Индустриальные маршруты» // Новые идеи нового века: материалы международ научн. конф. Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ=The new Ideas of New Century: The International Scientific Conference Proceedings of FAD PNU. 2012. Т. 1. — С. 608 – 612. http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1116565
15. Smith M. K. Issues in Cultural Tourism Studies. — L., N.Y.: Routeledge, 2003. — 195 p.