

УДК 911.3

*Анджей Сочувка, PhD (Географія)**e-mail: andrzej.soczowka@us.edu.pl**Силезский университет в Катовице, Польша**Анастасия Мазурова, аспирант**e-mail: a.v.mazurova@ukr.net**Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина, Украина*

## **ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ РЕГИОНОВ (НА ПРИМЕРЕ КАТОВИЦКОЙ КОНУРБАЦИИ, ПОЛЬША)**

В статье представлена характеристика основных процессов трансформации индустриального региона, на примере Катовицкой конурбации. Освещены некоторые аспекты промышленного развития конурбации. Рассмотрены основные демографические процессы, происходящие в регионе. Раскрыты проблемы рынка труда конурбации. Охарактеризован процесс трансформации транспортной системы региона. Охарактеризовано индустриальное наследие Катовицкой конурбации и основные концепции его использования в туризме.

**Ключевые слова:** Катовицкая конурбация, трансформация региона, демографические процессы, транспортные проблемы, индустриальное наследие, туризм.

### ***Анджей Сочувка, Анастасія Мазурова. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ РЕГІОНІВ (НА ПРИКЛАДІ КАТОВІЦЬКОЇ КОНУРБАЦІЇ, ПОЛЬЩА)***

У статті представлена характеристика основних процесів трансформації індустріального регіону, на прикладі Катівіцкої конурбації. Висвітлені деякі аспекти промислового розвитку конурбації. Розглянуто основні демографічні процеси, що відбуваються в регіоні. Розкрито проблеми ринку праці конурбації. Охарактеризовано процес трансформації транспортної системи регіону. Охарактеризовано індустріальну спадщину Катівіцкої конурбації і основні концепції її використання в туризмі.

**Ключові слова:** Катівіцка конурбація, трансформація регіону, демографічні процеси, транспортні проблеми, індустріальна спадщина, туризм.

### ***Andrzej Soczowka, Anastasiia Mazurova. SOCIAL AND GEOGRAPHICAL FEATURES OF TRANSFORMATION OF INDUSTRIAL REGIONS (FOR EXAMPLE KATOWICE CONURBATION, POLAND)***

In connection with the intensive development of post-industrialization and globalization processes in the world, the issue of the transformation of big industrial regions is typical. The purpose of this article is to characterize the transformation processes of the Katowice conurbation in the aspect of human-geographical research. Region's industrial development, main demographic process and the labor market, transport problems, the industrial heritage of the conurbation and the concept of the development of regional industrial tourism were characterized in this article.

The Katowice conurbation does not cope with negative demographic phenomena, in particular, the decrease in the number of inhabitants of large cities, the small number of the population of the pre-working age and the high level of emigration. The development of the conurbation's transport infrastructure is not able to keep up with the increasing number of private car. Poor quality of public transport does not provide any alternative to the population in comparison with the capabilities of cars. Katowice conurbation's territory has stopped being a typical industrial region. A significant part of the heavy industry and mines has been closed, and the majority of the conurbation population works in the services sector. The city and provincial governments are trying to use the remaining industrial heritage to develop regional tourism.

**Keywords:** Katowice conurbation, transformation of the region, demographic processes, transport problems, industrial heritage, tourism.

**Актуальность.** В связи с интенсивным развитием процессов постиндустриализации и глобализации в мире актуальным является вопрос особенностей трансформации крупных индустриальных регионов. Одним из таких регионов является Катовицкая конурбация, которая расположена на территории Силезского воеводства в Польше. Центром Катовицкой конурбации является город Катовице, один из крупнейших центров угольной и металлургической промышленности Восточной и Центральной Европы. Процесс трансформации региона продолжается и на сегодняшний момент. Опыт, полученный во время трансформации региона, и основные решения использования промышленного наследия могут быть полезны для других промышленных регионов как на территории Украины, так и для соседствующих стран.

**Основная часть исследования.** Катовицкая конурбация, расположенная в южной части Польши, относится к наиболее промышленно развитым регионам государства. Процесс ее интенсивной индустриализации непрерывно развивается с конца XVIII в. В данном регионе традиционно преобладает горнодобывающая и металлургическая промышленность. В связи с закрытием большого количества шахт и некоторых металлургических предприятий, например, металлургический комбинат «Баильдон» в центре Катовице, изменением технологий металлургического производства в аспекте заботы об окружающей среде, перед регионом становится вопрос об использовании промышленного наследия, открытия новых рабочих мест для населения и восстановлении окружающей среды после интенсивного промышленного использования.

**Целью данной статьи** является характеристика процессов трансформации Катовицкой конурбации в

аспекте общественно-географического исследования.

Одним из дискуссионных вопросов является определение границ Катовицкой конурбации. В литературе представлены различные варианты делимитации Катовицкой конурбации. В данном исследовании будет использована делимитация региона согласно исследованию профессора П. Шлешинского, выполненного для проекта «Пространственная концепция Национального развития 2030» [8].

Территория Катовицкой конурбации составляет 2979 км<sup>2</sup>. В состав Катовицкой конурбации входят 46 территориальных единиц (гмин), среди которых 28 гмин с городским статусом, 15 сельских гмин и 3 сельско-городские гмины (рис. 1). Самыми крупными городами по количеству жителей являются Катовице (298 тыс.), Сосновец (205 тыс.), Гливице

(182 тыс.), Забже (175 тыс.) и Бытом (170 тыс.), по площади – Домброва-Гурнича (188,7 км<sup>2</sup>), Катовице (164,6 км<sup>2</sup>) и Явожно (152,4 км<sup>2</sup>). В начале 90-х годов самым крупным городом конурбации был город Тыхы с площадью 271 км<sup>2</sup>. В последствии из его территории было выделено несколько новых административных единиц.

*История развития Катовицкой конурбации.* Сегодняшняя столица Силезского воеводства и самый крупный город Катовицкой конурбации не является исторически самым древним городом исследованного региона. Среди более древних городов можно выделить Бендзин, Берунь, Бытом, Мысловице, Пысковице, Челядзь, Гливице, Севеж, Славкув, которые были основаны ещё в XIII и XIV вв.

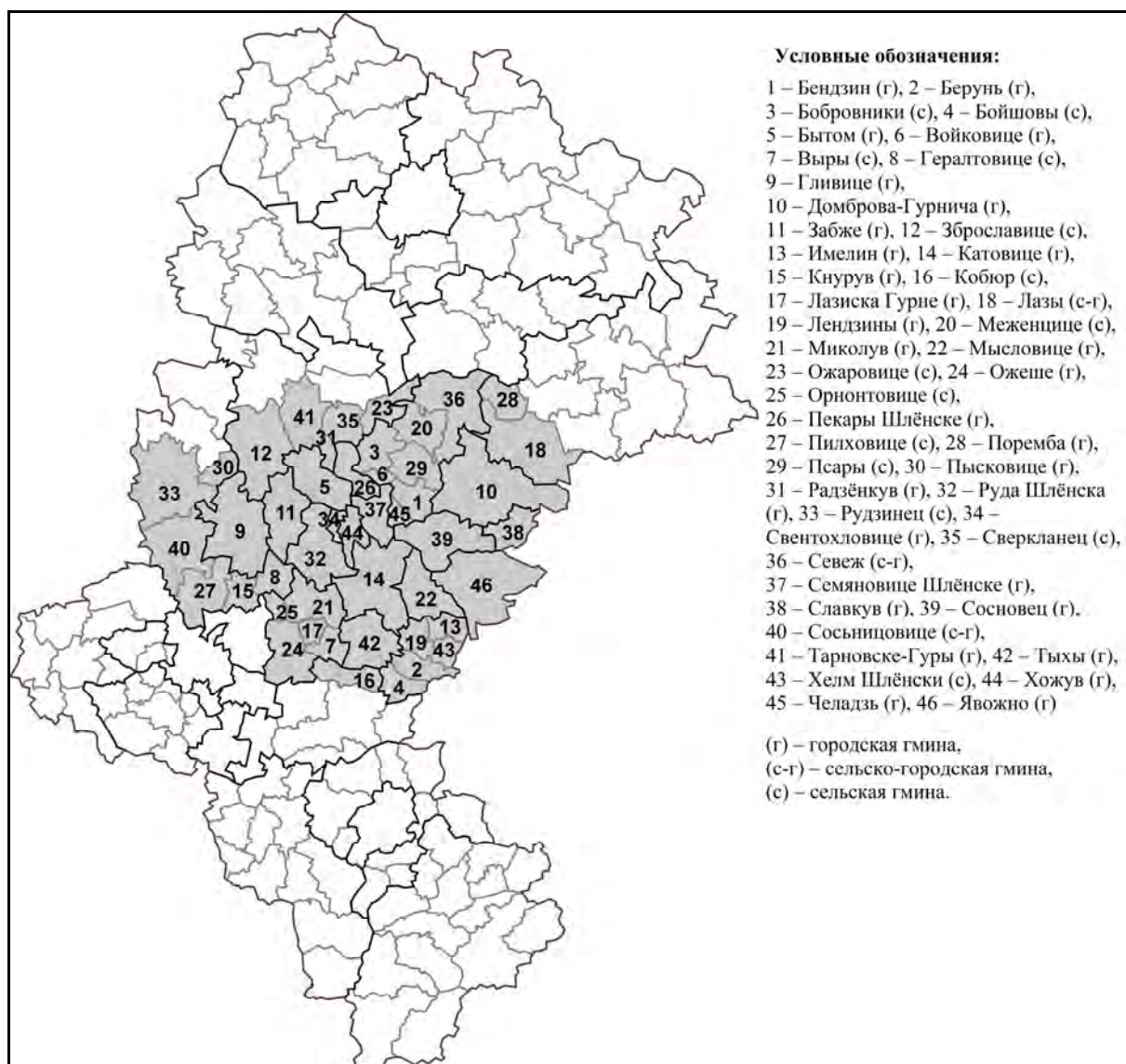


Рис. 1. Катовицкая конурбация и Силезское воеводство (построено авторами по данным [8])

Важнейшим фактором, способствующим развитию Катовицкой конурбации, стало зарождение тяжелой и горной промышленности в XIX в. Добыча каменного угля в регионе началась в 1740 г., когда был открыт первый рудник «Мурцки». В 1769 г. на этом месте была открыта шахта «Блаженного Эмма-

нуэля». Первая шахта каменного угля на территории Катовицкой конурбации была построена в 1766 г. в Явожно. С ростом спроса на уголь в первой половине XIX в. начинается процесс массового открытия шахт.

XIX в. также связан с интенсивным развитием

цинковой промышленности, которая являлась одной из основных отраслей тяжелой промышленности в границах нынешнего Катовице и конурбации. В 1863 г. в районе Катовице действовало 12 цинковых предприятий, из которых самым крупным был металлургический завод Вильгельмина в Шопинице, основанный в 1834 г. Первый сталелитейный завод был построен на границе с Денбом и Заленже в 1823 г. по инициативе Джона Байдона [13, 14].

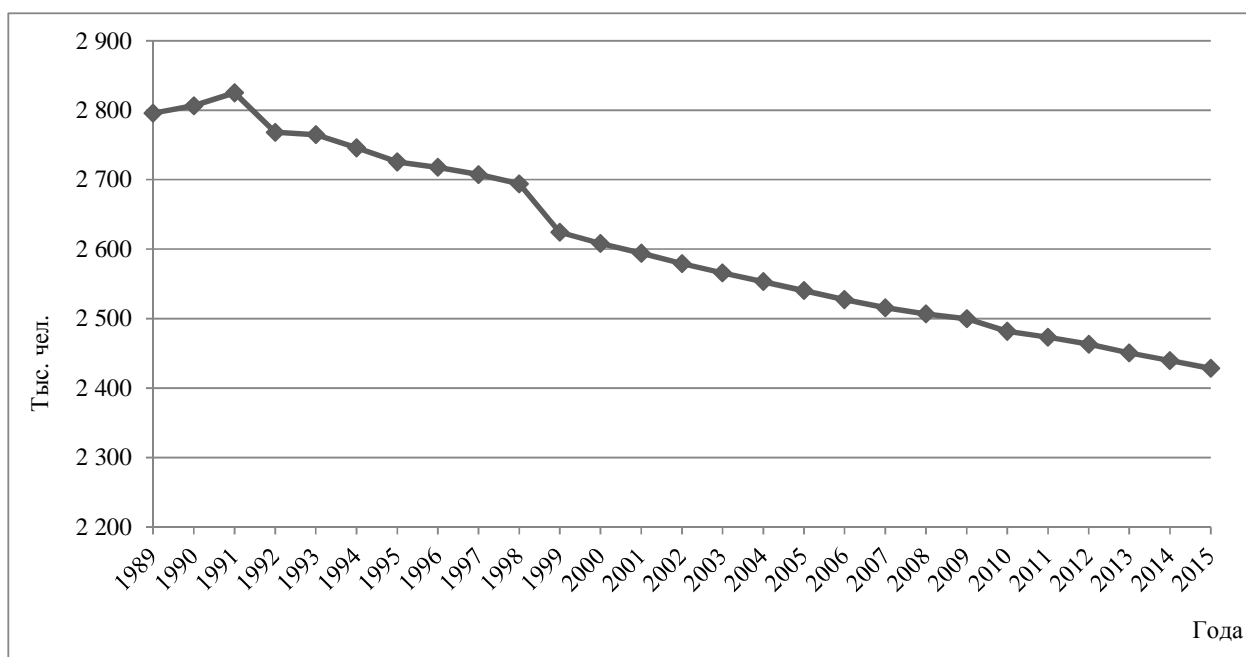
В то время территория Катовицкой конурбации находилась под властью Российской империи, Германии и Австро-Венгрии. Развитие промышленности в основном было характерно для территории, которая принадлежала Германии и Российской империи. В период между первой и второй мировой войной Катовицкая конурбация тоже была разделена между двумя странами – Польшей и Германией.

Катовицкая конурбация развивалась на базе промышленных предприятий и расположенных рядом с ними жилых микрорайонов в разных частях конурбации. Обширный рост городов и их благосостояния зависел от угольной и сталелитейной промышленности, которая начала развиваться со времен промышленной революции. Сам город Катовице, до учреждения в нём в 1924 г. столицы автономного Силезского воеводства, тоже развивался на основе

промышленности и связанного с ним капитала, а не административных функций [13].

Благодаря развитой промышленности городов, их большая часть была сохранена во время Второй мировой войны. Особое значение для Катовицкой конурбации имело строительство в 50-х гг. в рамках проекта деагломерации региона нового города Тыхы и строительство в 70-х гг. нового металлургического комбината в Домброво-Гурничей. Интенсивное развитие региона продолжалось благодаря деятельности угольной, металлургической и другим видам промышленности до момента экономической трансформации, которая началась с 1989 г.

*Демографические процессы.* Одним из ключевых вопросов в связи с трансформацией региона является изменение демографической ситуации в его пределах. Основной тенденцией для Катовицкой конурбации является постоянное сокращение количества населения. На рис. 2 представлена динамика количества населения Катовицкой конурбации в период с 1989 по 2015 гг. Количество населения конурбации снизилось с 2,796 млн. до 2,428 млн., т.е. на 368 тыс. человек. Такое резкое сокращение было связано с рядом демографических процессов на территории региона.



**Рис. 2.** Динамика количества населения Катовицкой конурбации в период с 1989 по 2015 гг. (построено авторами по данным [2])

После закрытия части промышленных предприятий на территории конурбации были применены различные экономические инструменты, направленные на решение проблемы безработицы. Согласно новым законам был разрешен выход на пенсию людям более раннего возраста, чем установленный пенсионный порог. После данного решения большинство еще трудоспособного населения вернулось в предыдущие места проживания (села соседних воеводств). Существующие раньше векторы миграции в

промышленный регион с 90-х гг. начали действовать в противоположном направлении.

В начале 90-х гг. в репродуктивный возраст вошло поколение, которое было рождено в 60-х гг. прошлого века. Это также повлияло на резкое снижение количества рождаемости населения. Немного позднее в связи с вхождением в репродуктивный возраст населения, рожденного в 70-е гг. и недостатком рабочих мест в Катовицкой конурбации, стал развиваться процесс трудовой миграции населения.

Основными направлениями миграции были Германия, Великобритания, Италия и другие развитые страны. Процесс миграции усилился после вступления Польши в Евросоюз.

Параллельно в связи с изменением модели образования в Польше и увеличением доступности высшего образования произошло значительное увеличение количества студентов. Из-за этого увеличился возраст рождения первого ребенка, что впоследствии также повлияло на снижение рождаемости населения.

На рис. 3 представлены кривые естественного и натурального приростов населения Катовицкой конурбации. Кривая натурального прироста характеризуется резкими снижениями в периоды 1990-1994 гг., 1995-2004 гг., скачкообразным повышением 1994-1995 гг. и периодом относительной стагнации с 2004 по 2015 гг. Кривая естественного прироста имеет

отличную конфигурацию. Для нее характерный постепенный спад показателя в периоды 1989-1999 гг., 2010-2015 гг., скачок показателя с 2007 по 2010 гг.

Общий коэффициент воспроизводства населения в Силезском воеводстве в 2011 году составил 0,607, в городах воеводства он был еще ниже и составлял 0,592. Этот показатель свидетельствует о том, что в регионе не происходит процесс воспроизводства поколений [10].

Таким образом, основными демографическими тенденциями в Катовицкой конурбации является стабильное сокращение количества населения и уменьшение рождаемости. Одной из последних демографических тенденций стал большой приток мигрантов из ближнего зарубежья. Это было вызвано военным конфликтом на территории восточной Украины и большим количеством желающих поменять место жительства.

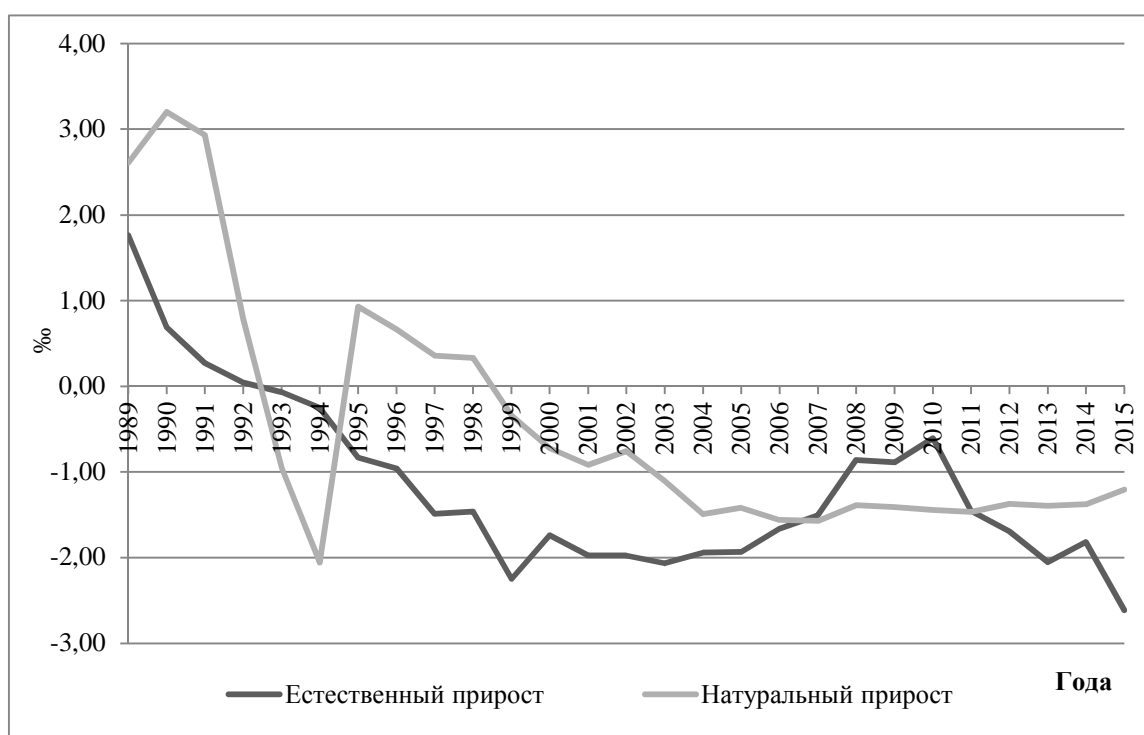


Рис. 3. Естественный и натуральный прирост населения Катовицкой конурбации (построено авторами по данным [2])

*Проблемы рынка труда.* Начиная с 1989 г. для Катовицкой конурбации был характерен процесс массового закрытия промышленных предприятий. В период с 1989 по 2015 гг. в том числе была закрыта 31 шахта по добычи каменного угля; 10 металлургических комбинатов; 21 завод, специализирующийся на тяжелом машиностроении [3].

Из-за изменения административного деления территории Польши и различий в подходах к методике сбора статистических данных невозможно провести детальный анализ изменения рынка труда в конурбации. Ф. Клосовски утверждает, в начале 90-х годов в основных городах конурбации около 60% населения работало в промышленном секторе, около 40% – в сфере услуг. В 2002 г. ситуация кардинально

изменилась – около 60% населения было занято в сфере услуг и лишь около 40% – в промышленности. Небольшая часть населения, как и раньше, работала в сельском хозяйстве [6].

В 1991 г. большинство городов конурбации относили к городам промышленного типа, то есть более 2/3 населения данных города было занято в сфере промышленности. Через 10 лет все промышленные города перешли в ранг городов, выполняющих функции центров услуг. Среди них такие крупные города как Катовице и Челадзь [5]. Согласно данным Главного Статистического Управления, в период с 2005 по 2016 гг. в конурбации наблюдалось снижение количества населения, которое было занято в промышленном секторе с 43% до 36,5%. В сфере

услуг наоборот количество работающих увеличилось с 55% до 61% занятых [2].

Одним из самых ярких примеров негативного влияния индустриального развития на территорию города и экономическое состояние является Бытом. В XX в. из-за интенсивного промышленного развития был нанесен значительный ущерб окружающей среде и его городскому пространству. После начала экономической трансформации большинство заводов на территории города были закрыты. На общую сложную демографическую ситуацию региона, наложившись последствия добычи каменного угля на территории города (сильное проседание земли, образование антропогенных озер, необходимость сноса опасных для жителей зданий, отсутствие безопасных мест для строительства новых объектов и т.д.). В Бытоме был зарегистрирован один из самых высоких уровней безработицы в конурбации.

Массовое закрытие предприятий промышленного сектора значительно повлияло на изменение городского пространства. Также, среди трансформаций городской структуры, можно выделить изменение расположения основных публичных пространств по его территории. До 90-х г. XX в. центральные публичные зоны конурбации (включая администрацию, торговлю и услуги для гражданства) традиционно находились в центрах городов.

С конца 90-х гг. на окраинах городов вблизи главных автомагистралей начинают появляться крупные торгово-развлекательные центры. Впоследствии увеличивается значимость новых публичных пространств и торгово-развлекательных центров, которые неформально приняли функции центров городов. В центрах городов были оставлены в основном только административные и банковские учреждения.

В последние годы городское самоуправление городов старается восстановить их стандартные функции, разрешая инвесторам строительство новых торгово-развлекательных комплексов в центрах. Например, во время реконструкции главного железнодорожного вокзала «Катовице» было решено расположить на большей части его территории крупный торгово-развлекательный центр. Впоследствии комплекс «Катовицкая галерея» стал главным аттрактором центра города, вытеснив из городского пространства железнодорожный вокзал и повлияв на перенос городской автобусной станции на уровень подвала.

В связи с процессами реструктуризации промышленности в регионе и потребностью поддержки частных предпринимателей и привлечения новых инвестиций, в 1996 г. была создана Катовицкая особая экономическая зона. Она состоит из четырех подзон: Гливицкой, Сосновско-Дамбровской, Ястшембско-Жорской и Тыхской. Основными задачами организации является повышение инвестиционной привлекательности зоны и поиск новых инвесторов; продажа земельных участков и других объектов, которые входят в состав зоны; выдача разрешений на ведение предпринимательской деятельности; выдача льгот на налогообложение; помощь инвесторам в управлении бизнесом.

Катовицкая особая экономическая зона является лидером среди польских экономических зон. В настоящее время в зоне работает более 300 компаний, которые собрали около 28 млрд. злотых и создали более 65 тыс. рабочих мест. Основными странами-инвесторами для зоны являются США и Италия [5]. Главная отрасль инвестиций в рамках Катовицкой особой экономической зоны – автомобилестроение и производство автозапчастей.

*Транспортные проблемы.* Процесс трансформации затронул и сферу транспорта в Катовицкой конурбации, а именно авиационный, железнодорожный, автомобильный и городской транспорт. Международный аэропорт Катовице расположенный в Пыжовице в 30 км севернее от центра города Катовице является по количеству пассажиров четвертым аэропортом Польши, обслуживая более 10% всех пассажиров в стране. Интенсивное развитие аэропорта началось со времён вступления Польши в Европейский союз. На базе аэропорта регулярно осуществляются перевозки в 53 направлениях 21 страны мира [4]. Стремительное развитие аэропорта Катовице связывают с его выгодным расположением относительно одной из самых главных автомобильных магистралей Польши А1, а также локализацией на его территории базы популярного перевозчика бюджетного сегмента Wizz Air. В будущем планируется восстановить железнодорожное сообщение с аэропортом Катовице в направлении Тарновске-Гуры-Заверче.

Начиная с 90-х годов прошлого столетия в Катовицкой конурбации наблюдается снижение популярности общественного транспорта. Из-за большого количества автомобилей на дорогах появились пробки, которые в случае ДТП или строительных работ могли растянуться по территории двух и более городов конурбации. Дорожная инфраструктура не была приспособлена к большому количеству автомобилей. Самым напряженным направлением стали автомобильные дороги с запада на восток конурбации. Данная проблема была решена строительством двух параллельных автомагистралей в направлении Катовице-Гливице (автомагистраль А4 и центральная автомагистраль). Также одним из решений в борьбе с пробками, стала перестройка центральной части Катовице, в том числе и строительство туннеля под центром города.

Данные шаги до конца не решили проблему перегруженности автомобильных дорог, так как степень развития дорожной инфраструктуры не в состоянии успеть за постоянно увеличивающимся количеством автомобилей. Также на территории конурбации находится одна из самых интенсивных по динамике движения автомагистралей в Польше, а именно дорога S86 Катовице-Сосновец. Данная магистраль имеет от 6 до 10 полос движения. Согласно официальным данным, в 2015 г. за сутки в обоих направлениях на трассе Катовице-Сосновец было зафиксировано 112 тыс. автомобилей [1].

Значительные изменения затронули и сферу общественно транспорта конурбации. Так, в 1991 г. распалось воеводское предприятие, которое занималось организацией единой работы городского обще-

ственного транспорта. Взамен ему было создано 17 отдельных предприятий городского транспорта (1 трамвайное и 16 автобусных). Одной из основных проблем того времени было отсутствие единого билета. Предварительно были заключены разные договоры между городами конурбации, которые остались частично совладельцами отдельных коммунальных предприятий. Это привело к созданию единого предприятия «Коммунальный коммуникационный союз верхнесилезского промышленного района». К новому организатору городского транспорта постепенно присоединялись другие города. Впоследствии через 25 лет на территории конурбации осталось только 4 организатора городского и пригородного общественного транспорта (автобусы, трамваи, троллейбусы).

Одна из самых сложных ситуаций была характерна для трамвайного транспорта конурбации. В связи с тяжелым экономическим положением не было осуществлено достаточное финансирование этой сферы, что привело к закрытию нескольких трамвайных маршрутов (№25 – Бендзин-Войковице, №8 – Бытом-Пекары Шлёнске, №1 и №4 – в Гливицах, №12 в Хожове, №7 – на бытомском участке, отсроченный в 2014 г., №18 – в Руде Щлёнскей). Автобусное и троллейбусное сообщение конурбации принадлежало тогда городскому самоуправлению. Трамвайный транспорт конурбации в связи с задержкой процесса коммуналлизации принадлежал до 2007 г. государству, которое не хотело финансировать предприятие в достаточной степени.

С 80-х годов XX в. трамвайный транспорт конурбации не развивался. Первый проект модернизации трамвайного транспорта был начат в 2000 г. по маршруту Катовице-Хожув-Бытом. Было отремонтировано часть путей и закуплено 17 вагонов. Основные действия по завершению процесса регресса этой отрасли общественного транспорта начались в момент вступления Польши в Евросоюз. Благодаря этому стали доступны денежные средства на инвестиции в общественный транспорт и его инфраструктуру.

На основе фондов Евросоюза в период 2012-2015 гг. был реализован проект модернизации трамвайной и троллейбусной инфраструктуры, а именно обновление подвижного состава (капитальный ремонт 75 вагонов, закупка 42 вагонов) и ремонт трамвайных путей (около 60 км путей). В 2017 г. начался новый проект, который финансируется из бюджета ЕС 2014-2020. В рамках этого проекта планируется строительство новых участков трамвайного транспорта в Катовицах и Сосновце. В общем, следует заметить, что система Силезского трамвайного транспорта на данный момент является одной из самых крупных систем в Европе и соединяет 13 городов [9].

Экономические проблемы времен трансформации были характерны для всей системы железных дорог в Польше. Государственное предприятие Польские Железные Дороги (Polskie Koleje Państwowe), которое занималось пассажирскими и грузовыми железнодорожными перевозками, имело слишком большую сеть железнодорожных путей и

избыток подвижного состава, что не отвечало рыночным условиям. Для того периода было характерно стабильное снижение уровня пассажирских и грузовых перевозок. Предприятие было экономически нерентабельным. Указанную проблему было частично решено разделением предприятия ПКП на самостоятельные общества в начале XXI в. Главными из них являются ПКП Польские железные дороги (PKP Polskie Linie Kolejowe), которое занимается содержанием железнодорожной инфраструктуры; ПКП Интерсити (PKP Intercity) – межрегиональные перевозки и предприятие по региональным перевозкам ПКП Региональные перевозки (PKP Przewozy Regionalne), ПКП Скоростная городская железная дорога (PKP Szybka Kolej Miejska).

Во время введения новой системы административного деления государства, региональные перевозки перешли под воеводское самоуправление. Нерентабельность перевозок привела к потребности большего дофинансирования отрасли из казны воеводств. Вследствие этого произошел конфликт между руководством большинства воеводств и ПКП Региональные перевозки. Из-за этого воеводствами было принято решения начать организацию собственных региональных перевозок. В итоге, в воеводстве функционировали два предприятия по железнодорожным перевозкам с противоположными интересами, поскольку в процессе коммерциализации с 2008 г. совладельцами ПКП Региональных перевозок остались только воеводства.

Кризисная ситуация была характерна для межрегиональных перевозок. В начале XX в. железнодорожное предприятие ПКП Региональные перевозки осуществляло перевозки, за которые не получало компенсации от министерства транспорта. Еще одной проблемой стала сильная позиция профсоюзов железной дороги, которые не давали проводить экономическую реструктуризацию отрасли.

Территорию Катовицкой конурбации обслуживает региональный перевозчик «Шлёнские железные дороги». Из-за тяжелого экономического положения в течении 30 последних лет в Силезском воеводстве было закрыто 533 км железной дороги, в том числе 216 км на территории Катовицкой конурбации. Часть участков закрытой железной дороги окончательно разобрано, на части осуществляются только грузовые перевозки [11]. Для сравнения, в 1989 г. в Катовицкой конурбации в будний день электрички проезжали более 14 тыс. км, в период 2004-2007 гг. – менее 6 тыс. км. Основной причиной уменьшения интенсивности пассажирских перевозок стало плохое состояние технической инфраструктуры и проблемы с финансированием нерентабельных перевозок из бюджета воеводского самоуправления

*Индустриальное наследие и туризм.* Одной из важнейших отраслей развития для Катовицкой конурбации является индустриальный туризм. В регионе находится большое количество объектов промышленного наследия, которые используются на данный момент и могут быть использованы в туристической деятельности. Основными отраслями промышленности, которые могут быть использованы для данной цели является горнодобывающая, тек-

стильная, пищевая промышленность и металлургия.

Основными объектами горнодобывающей промышленности, которые имеют эстетическую и познавательную ценность для развития индустриального туризма являются: шахта по добыче серебряной руды «Черная форель» в Тарновских горах; угольные шахты «Гвидо» и «Королева Луиза» в Забже; шахта «Сатурн» в Челадзе; шахта «Пуласки»; Шахта «Вечорек» в Катовице; шахта «Эльжбета» и «Президент» в Хожуве [12].

Так, например, на базе шахты «Гвидо» был создан туристический комплекс, который предлагает экскурсионные детские, стандартные и усложненные туры для туристов на глубине 170, 320 и 355 метров, отдых в гостинице, ресторанах и пабах на территории шахты; концерты, вечеринки и другие мероприятия на глубине 320 метров [7].

На территории шахты «Катовице» был построен новый комплекс Силезского музея. Основной идеей проекта было оживление постиндустриального района бывшей шахты «Катовице», который занимал 2,7 га территории города. В ходе осуществления проекта было построено главное здание музея, адаптировано несколько построек шахты к музейным функциям, а также создано привлекательное парковое пространство. Архитектурная концепция, созданная австрийской студией из Граца предполагает небольшое вмешательство в постиндустриальный ландшафт, поэтому большая часть музейного комплекса находится под землей.

Также большое количество металлургических предприятий могут стать объектами индустриального туризма. Среди них: здание бывшего цинкового завода «Утхеманн», сталелитейный завод «Байдон» в Катовице, строительный комплекс цинковых прокатных станов на базе металлургического завода «Силезия» в Свентохловице-Липины, выгрузочная башня для доменного заряда в Поребе, «Банковский металлургический завод» в Домброве-Гурничей [12].

Особый интерес для туристов могут представлять также некоторые объекты пищевой промышленности, которые можно использовать, как и в индустриальном, так и в гастрономическом туризме. Самый большой сегмент в Силезском воеводстве составляют пивоварни. Один из старейших пивова-

ренных заводов в Польше находится в городе Тыхы. На данный момент указанный завод является одним из лидеров по пивоварению в государстве и музеем пивоварения. Возможность осмотра процесса производства пива является главной аттракцией для туристов.

На базе 42 объектов горнодобывающей, металлургической, энергетической, коммуникационной и пищевой промышленности был создан тематический экскурсионный маршрут памятников техники Силезского воеводства. Целью разработки данного маршрута было создание фирменного туристического продукта на основе наиболее важных и интересных индустриальных объектов в регионе. Среди объектов данного экскурсионного маршрута, можно выделить музей-пивоварню Живец, здание бывшей теплоэлектростанции Бытом-Шомберки, узкоколейную железнодорожную дорогу Бытом-Мястечко Шлэнске, жилой район Никишовец в Катовицах, радиостанцию Гливице, музей спичек в Ченстохове, шахту Гвидо и т.д. Программа маршрута несколько раз была изменена, в частности были убраны непопулярные объекты и добавлены новые объекты, которые будут привлекать туристов.

**Выводы.** Рассмотрев основные аспекты процесса трансформации Катовицкой конурбации, можно отметить, что регион не справляется с негативными демографическими явлениями, в частности уменьшением количества жителей крупных городов, малым количеством населения дотрудоспособного возраста и высоким уровнем эмиграции населения. Процесс развития транспортной инфраструктуры конурбации не в состоянии успеть за увеличивающимся количеством личных транспортных средств населения. Общественный транспорт низкого качества не предоставляет достойной альтернативы населению в сравнении с возможностями личных транспортных средств. Территория Катовицкой конурбации перестала быть типичным промышленным регионом. Значительная часть заводов тяжелой промышленности и шахт была закрыта, а большинство населения конурбации работает в секторе услуг. Городское и воеводское самоуправление пытается использовать оставшееся индустриальное наследие с целью развития туризма в регионе.

#### Список использованных источников:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gddkia.gov.pl/>
2. Główny Urząd Statystyczny [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gov.pl>
3. Karpiński A. Od przemysłowienia w PRL do deindustrializacji kraju / A. Karpiński, S. Paradysz, P. Soroka, W. Żółtkowski. – Muza: Warszawa, 2015. – 396 s.
4. Katowice airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko>
5. Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [ksse.com.pl](https://ksse.com.pl)
6. Kłosowski F. Sektor usług w gospodarce regionu tradycyjnego w warunkach transformacji i restrukturyzacji. Przykład konurbacji katowickiej / Franciszek Kłosowski. – Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2006. – 255 s.
7. Kopalnia Guido [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kopalniaguido.pl>
8. Śleszyński P. Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw / P. Śleszyński // Przegląd Geograficzny, 2013. – № 85 (2). – S. 173-197.
9. Soczówka A. Zarys historii komunikacji tramwajowej na obszarze konurbacji katowickiej / A. Soczówka // Acta Geographica Silesiana. – Sosnowiec-Będzin, 2012. – № 11. – S. 57-70.

10. Sitek S. Społeczno-gospodarcze oraz przestrzenne kierunki zmian regionalnego oraz lokalnych rynków pracy województwa śląskiego. Raport końcowy / S. Sitek, J. Runge, F. Kłosowski, A. Runge, J. Petryszyn, S. Pytel, T. Spórna, M. Kurpanik, E. Zuzanska-żyśko. – Sosnowiec, 2013. – 385 s.
11. Stankiewicz R. Atlas linii kolejowych polski 2014 / R. Stankiewicz, M. Stiasny. – Eurosprinter, 2014.
12. Tkocz M. Industrial potential of a region as the Basic of tourism development. An example of the Silesian Voivodship (Poland) / M. Tkocz, A. Soczówka // *Turisztudomány* – № 7. – Łągańsk: Uniwersytet Łągański, 2012. – S. 211-216.
13. Tkocz M. Katowice jako ośrodek regionalny w latach 1865-1995 / M. Tkocz. – Wydawnictwo «Śląsk»: Katowice, 1995. – 156 s.
14. Frużyński A. Kopalnie węgla kamiennego w Polsce / A. Frużyński. – Księży Młyn, 2012. – 266 s.

#### References:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad [General Directorate for National Roads and Highways]. Available at: <https://www.gddkia.gov.pl/>
2. Główny Urząd Statystyczny [Central Statistical Office]. Available at: <http://stat.gov.pl>
3. Karpiński, A., Paradysz S., Soroka P. ta in. (2015). Od uprzemysłowienia w PRL do deindustrializacji kraju [From industrialization in the PRP to the deindustrialisation of the country]. Warszawa: Muza, 396.
4. Katowice airport. Available at: <https://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko>
5. Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna [Katowice Special Economic Zone]. Available at: [ksse.com.pl](http://ksse.com.pl)
6. Kłosowski, F. (2006) Sektor usług w gospodarce regionu tradycyjnego w warunkach transformacji i restrukturyzacji. Przykład konurbacji katowickiej [Service sector in the traditional region's economy under conditions of transformation and restructuring. Example of the Katowice conurbation]. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 255.
7. Kopalnia Guido [Guido Mine]. Available at: <http://www.kopalniaguido.pl>
8. Śleszyński, P. (2013). Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw [Delimitation of Urban Functional Areas of voivodship capitals]. *Przegląd Geograficzny*, 85, 173-197.
9. Soczówka, A. (2012) Zarys historii komunikacji tramwajowej na obszarze konurbacji katowickiej [An overview of the history of tram communication in the area of the Katowice conurbation]. *Acta Geographica Silesiana*, 11, 57-70.
10. Sitek, S., Runge, J., Kłosowski, F., Runge, A. ets. (2013). Społeczno-gospodarcze oraz przestrzenne kierunki zmian regionalnego oraz lokalnych rynków pracy województwa śląskiego. Raport końcowy. Sosnowiec, 2013.
11. Stankiewicz, R., Stiasny, M. (2014). Atlas linii kolejowych polski 2014 [Atlas of the Polish Railways 2014]. Rybnik: Eurosprinter.
12. Tkocz, M., Soczówka, A. (2012). Industrial potential of a region as the Basic of tourism development. An example of the Silesian Voivodship (Poland). *Turisztudomány*, 7, 211-216.
13. Tkocz, M. (1995). Katowice jako ośrodek regionalny w latach 1865-1995 [Katowice as a regional center in the years 1865-1995]. Katowice: Wydawnictwo «Śląsk», 156.
14. Frużyński, A. (2012). Kopalnie węgla kamiennego w Polsce [Coal mines in Poland]. Lodz: Księży Młyn, 266.

Надійшла до редколегії 23.11.2017 р.