МІСЬКІ ІДЕОЛОГІЇ: МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ
URBAN IDEOLOGIES: METHODOLOGY OF RESEARCH

УДК 316.334.56
DOI https://doi.org/10.32782/2663-5208.2024.60.4

Радіонова Л.О.
к.філос.н., доцент,
доцент кафедри філософії і політології
Харківський національний університет
міського господарства
імені О.М. Бекетова

Козирєва Н.В.
к.філос.н., доцент,
доцент кафедри філософії і політології
Харківський національний університет
міського господарства
імені О.М. Бекетова

У статті показано, що дискурсивно-ідеологічна маніфестація людського існування у сучасному місті переплітається з актуалізацією дискурсу міської ідеології, де відбуваються смислова артикуляція та переоцінка різноманітних соціально значущих філософських проблем. Наголошено, що нині перед міською владою стоять завдання, пов'язані з пошуком нових траєкторій та орієнтирів соціального розвитку, інших соціально-економічних і політичних моделей, що були б адекватні викликам сьогодення та чітко вписувалися б у систему ідей як мислеобразів і мислеформ. Автори з погляду соціально-філософської рефлексії актуалізують тему ідеології у контексті міського розвитку.

Доведено, що міська ідеологія здатна формувати тканину соціальної реальності міста, при цьому підкреслено, що ідеологічні знання виконують важливі соціальні функції, організовуючи, реґулюючи, скеровуючи та інтеґруючи діяльність людей у всіх сферах міського життя.

Показано, що світ вступив в епоху кардинальної трансформації міст. Міста, які ми знаємо, відходять у минуле, сьогодні вони дедалі частіше розглядаються як місце для життя, як місце, де можна створити комфортне і дружнє людині середовище. Традиційна модель ідеологія модернізму, що сформувалася в XIX ст. і вирішувала завдання індустріальної епохи, застаріла в очах значної частини населення, нові завдання розвитку міст не можуть вирішуватися попередніми методами, оскільки вимагають значно тоншого соціального налаштування. На думку авторів, кардинально змінився запит до міста з боку самих городян. У результаті затребувана міська ідеологія, де в центрі – людина. У статті доводиться, що це завдання вирішують одразу дві ідеології – лівий урбанізм і хіпстерський. Показано, що міська ідеологія виступає як концепт (дискурс), що розкриває соціальне конструювання міського простору і «систему значень» для городян.

Ключові слова: *місто, міська ідеологія, управління містом, модернізм, раціоналізм, лівий урбанізм, хіпстерський урбанізм.*

The article shows that the discursive and ideological manifestation of human existence in the modern city is intertwined with the actualisation of the discourse of urban ideology, where the semantic articulation and reassessment of various socially significant philosophical problems take place. It is emphasised that nowadays the city authorities face the tasks related to the search for new trajectories and guidelines of social development, other socio-economic and political models that would be adequate to the challenges of modernity and clearly fit into the system of ideas as thought images and thought forms. The authors actualise the topic of ideology in the context of urban development from the point of view of socio-philosophical reflection.

It is proved that urban ideology is able to form the fabric of the social reality of the city, and it is stressed that ideological knowledge performs important social functions, organising, regulating, guiding and integrating people's activities in all spheres of urban life.

It is shown that the world has entered an era of radical transformation of cities. Cities as we know them are becoming a thing of the past, today cities are increasingly seen as a place to live, as a place where it is possible to create a comfortable and human–friendly environment. The traditional model of modernism ideology, which was formed in the XIX century and solved the problems of the industrial era, has become obsolete in the eyes of a significant part of the population, new tasks of urban development cannot be solved by the previous methods, because they require much finer social adjustment. In the authors' opinion, the demand for the city from the citizens themselves has changed dramatically. As a result, there is a demand for an urban ideology, where people are at the centre. The article proves that this task is solved by two ideologies at once – left–wing urbanism and hipster ideology. The article shows that urban ideology acts as a concept (discourse) that reveals the social construction of urban space and the «system of meanings» for the townspeople.

Key words: *city, urban ideology, urban governance, modernism, rationalism, left urbanism, hipster urbanism.*

Проблема дослідження. Одразу обмовимося, що ми не аналізуємо політичні ідеології, які є імперативом дії політичних партій, а розглядаємо саме те, як ті чи інші філософські концепти впливають на постановку завдань і ухвалення рішень у розвитку міст. Із погляду соціальної філософії необхідно бачити за політичними рішеннями міської влади, як зазначав П. Бурдьє, справжні мотиви, ставки та інтереси гравців [1]. Є й принципово інший спосіб мислити міську політику. Не переймаючись питанням «Що за цим криється?» [2, с. 320], ми аналізуємо стійкі оповіді про місто, припускаючи, що існує безліч дискурсивних полів, одне з яких – поле політики. Наприклад, Харків: літературний, історичний, візуальний, і з безлічі інших дискурсів ми можемо виокремити особливий кластер політичних репрезентацій міста (наприклад, «Харків у Стратегії розвитку – 2030»). Саме останнє ми далі називатимемо міськими ідеологіями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Це, насамперед, концепції Е. Дюркгейма, К. Мангейма, А. Грамші, які розглядають феномен ідеології передусім як результат спільного життя. Роботи Девіда Гарві, який довгі роки проводить глибокий аналіз поглядів Маркса на ідеологію. Праці М. Вебера, К. Манхейма, Р. Мертона, Д.С. Мілля, В. Парето, де розглядаються методологічні питання, пов'язані зі співвідношенням ідеології та науки або ідеології та істини, а також із вивченням природи

ідеології як сутності. Основні положення теорії Майкла Гардта та Антоніо Негрі, які проводять розмежування між модерним містом і постмодерним. Безумовно, праці класика ідеології С. Жижека, який розглядає сучасну міську тканину як проблиск того реального обрію, котрий продукує капітал. Праці Л. Альтюссера, який виходив із того, що ідеологія включає не лише теоретичні доктрини, а й усі символічні засоби (повсякденні уявлення, образи, тексти тощо), за допомогою яких індивід осмислює своє місце у соціальній реальності, набуває почуття ідентичності. Серед загальнотеоретичних джерел аналізу – концепція соціального конструювання П. Бергера і Т. Лукмана, де дослідники доводять, що соціальна реальність складним чином конструюється через систему колективних уявлень. Висновки робіт П. Бурдьє, З. Баумана, а також праці В. Беньяміна, А. Лефевра та Мішеля де Серто, які сформували урбаністичний метанаратив.

Постановка завдання. Сформулювати методологічний конструкт дослідження міської ідеології як соціально-філософського концепту в розвитку міста. Виявити смислові мови міської влади у співвіднесеності з реаліями сучасного міста.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ключова відмінність ідеологій від інших типів наративів полягає у тому, що вони вбудовані в процес ухвалення політичних рішень. При цьому формуються такі ідеології, як правило, не всередині управлінської машини, а зовсім в інших дискурсивних просторах – формуються як стійкі мови опису міста зі своєю соціальною оптикою і, що особливо важливо, метафорикою.

І сьогодні більшість наших очільників міст усе ще існує у модерністській парадигмі, де місто – це величезна, хай і дуже складна, та все ж таки машина для життя й роботи містян. Вони досі спираються на лінійний підхід до розуміння суті міста. Усе місто для них розпадається на кілька систем верхнього рівня, які складаються зі складної ієрархії відповідних підсистем. Мається на увазі, що будь-яку з підсистем можна обчислити і пов'язати з іншими підсистемами для отримання оптимального налаштування всієї системи. За таким модерністським способом мислення про місто стоїть класичний просвітницький раціоналізм. Р. Декарт наголошував: «…старі міста… зазвичай кепсько розпланові порівняно з тими правильними площами, що їх інженер на власний розсуд будує на рівнині», те, що відоме як картезіанська решітка в містобудуванні [3, с. 267].

Модернізм тільки зароджувався, коли фізики вже зрозуміли, що наш світ нелінійний і принципово незліченний. Він парадоксальний і неймовірно складний. Однак системний підхід давав досить хороші економічні результати і тому протримався набагато довше, ніж філософські системи, на які він спирався. Місто розвивалося як грандіозна машина зростання. Головне у цій концепції – концентрація ресурсів і якнайшвидше переміщення з точки А в точку В. «Машинний» наратив остаточно складається до середини XX ст., і ми бачимо, як це відбилося на зовнішності сучасних мегаполісів. Ця машинна метафора абсолютно нелюдська, адже місто – це ще й місце, де люди живуть у проміжках між тим, як вони прирощують капітал.

У XXI ст. філософський дискурс уже не вичерпується лише раціональністю. Настав час діалогу та конвенцій у науці, еклектизму в естетиці, глибоких трансформацій у суспільстві, ціннісного зсуву в бік толерантності, неприйняття будь-якої тотальної доктрини. Як у цих нових обставинах інтерпретується феномен міської ідеології? Подальше ускладнення систем і суспільства призвело до того, що одного системного, раціонального підходу стало вочевидь недостатньо.

Наприклад, для багатьох керівників міста транспорт у місті – це найважливіша інфраструктурна підсистема, так народилося безліч транспортних майстерень інститутів генерального плану, де інженери сумлінно проєктували й розвивали свою транспортну підсистему, сподіваючись, що вона стабілізує й поліпшить функціонування міста. Це одна з помилок лінійного системного підходу. На жаль, у кожної підсистеми існують свої закони та пріоритети, і максимальний розвиток однієї з них не гарантує оптимальної роботи всієї системи. Сьогодні такі філософські погляди вже не працюють, що блискуче довів приклад Пекіна. У Пекіні шість кільцевих розв'язок. Щомісяця тут відкривають нові розв'язки та магістралі. Але зростання міста ніяк не встигає зі зростанням кількості автомобілів. Починаючи з 2010 р. ситуація з дорожніми заторами вийшла з-під контролю. Часом багатокілометрові затори тут не можуть «розсмоктатися» цілодобово. Одного разу був зафіксований випадок, коли 100-кілометровий затор протримався 10 днів (була велика аварія) [4]. Сьогодні влада Китаю має намір прибрати з доріг Пекіна 200 тис машин або зробити їх в'їзд на центральні вулиці платним.

Звичний нам міський пейзаж багато в чому сформував автомобіль. З урахуванням розвитку масового автомобільного транспорту будувалися дороги і розв'язки. Біля доріг зводили адміністративні та торгові центри. Під потреби дорожньої мережі пристосовувався міський план. За цим планом жили городяни. Ось і виходить, що місто XX ст. – у всіх сенсах місто автомобіля, а не людини.

А в XXI ст. масовий особистий міський автомобіль запросто може піти в минуле. Місто за

цей час докорінно змінилося. Епоха автомобіля тривала сто років, і зараз у багатих містах світу настає кінець цієї епохи. Багаті європейські міста, які досягли піку автомобілізації на початку 90-х років, рушили у зворотний бік. Характерний приклад: Мілан у 1990 р. досяг позначки у 700 автомобілів на тисячу жителів. Абсолютно неймовірна цифра для старовинного міста. Світового антирекорду було досягнуто в Лос-Анджелесі: там 35% міста віддано під вулиці, ще 32% – під паркінги, а жителям залишається лише 33% [5]. Скільки не розвивали наземну транспортну інфраструктуру, ніякого принципового поліпшення не настало. Нові дороги привабили нові машини, і транспортна ситуація якісно залишилася без змін, а якість життя у місті істотно погіршилася. Це парадокс, але це так.

Лише зміна соціально-філософської ідеології розвитку всього міста може дати правильні орієнтири для гармонійного розвитку всіх інших підсистем міста, внутрішні зв'язки яких є дуже складними, нелінійними і часто нелогічними. Усвідомлення цього лише зараз приходить до керівників наших міст, і то, на жаль, це стосується поки що тільки підсистем верхнього рівня. Під час переходу до нижніх підсистем вони чомусь знову повертаються до звичного лінійного системного підходу в рамках модерністської парадигми. Недооцінка нелінійних внутрішніх зв'язків між підсистемами, нерозуміння ролі та значення міського соціуму в оптимальному функціонуванні систем. І нарешті, невміння точно сформулювати сучасний образ ідеального міста для життя.

Модерністський образ машини (суперсистеми) не завжди був ідеалом міста. Цілі епохи до цього місто мислилося як ідеальна модель світобудови у відповідних часу філософських системах. І найчастіше функціональність і навіть раціональність приносилися в жертву закінченості вираження ідеальної моделі. І в цьому була своя магія. Багато підсистем таких ідеальних міст апріорі не могли працювати ідеально, але це не заважало містам існувати і розвиватися. До слова сказати, і в модернізмі раціональність та функціоналізм міста є частиною ідеальної моделі світобудови минулого століття. У цих моделях «правильних» міст процес виробництва важливіший за людину. Людину в місті розуміли як усереднений елемент, задіяний у наборі уніфікованих процесів, що протікають у місті. Це дуже допомагало створювати і налаштовувати оптимальні підсистеми, але які категорично не зводилися в ідеальне місто.

У чому ж причина непридатності старих ідеальних моделей міста для сучасного суспільства? На нашу думку, у всіх попередніх концептах була відсутня людина. Не як усереднена модель, а як взаємозв'язок особистостей, що утворює спільноти, а вони, своєю чергою, формують суспільство. І в історії філософії людина не одразу посіла центральні місце. Довгий час основними були питання буття, пізнання, матерії, свідомості тощо. Поява людського чинника в будь-якій системі додає високий ступінь невизначеності, нелінійності, що переходить у парадоксальність. Безліч раціональних моделей модернізму розбилися об непередбачуваність поведінки та реакцій міських спільнот.

У цьому контексті примітне індійське місто Чандігарх великого Ле Корбюзьє [6]. Саме він зробив Чандігарх усесвітньо відомим і провів один із найбільших експериментів із будівництва абсолютно нового міста з нуля. Ле Корбюзьє залучив велику кількість місцевих та іноземних архітекторів для роботи над Чандігархом і виступив у ролі головного планувальника, визначивши головні ідеї нового міста. Так, Чандігарх розбитий на сорок сім секторів розміром майже один квадратний кілометр, що вважаються практично автономним утворенням. У ньому були не тільки житлові будівлі, а й місця прикладання праці, дозвілля та обслуговування. Поза цими секторами розташований Капітолій – вмістилище адміністративних будівель, місце життя місцевих можновладців напівбогів. Цей самий Капітолій із будівлями Секретаріату, Палацу Юстиції і місцевої Асамблеї і є головною об'єктною пам'яткою індійського Чандігарха. Однією з головних ідей нового міста Ле Корбюзьє було наповнення його максимальною кількістю зелених зон, де люди зможуть відпочивати, і Чандігарх реалізував у собі цю ідею. Тут розташовані чудові парки включно з найбільшим парком троянд в азіатському світі та парком Рок-гарден із превеликою безліччю скульптур.

Філософи і вчені витратили величезні зусилля для розуміння законів поведінки, пізнання і буття людини. Чого не скажеш про містобудівників: вони, як і раніше, в ідеології ухвалення рішень оперують у свідомості якимись спрощеними суб'єктами з примітивних імітаційних моделей. Здається, уся справа в неухильному зростанні потреб людей, як матеріальних, так і духовних. Раніше ці запити були гранично малі, і вони практично ніяк не впливали на домінуючу містобудівну парадигму. Один приклад: сотні гектарів одноповерхових «пхутонгів» без каналізації у центрі Пекіна було знесено зовсім недавно, перед Олімпіадою у Китаї.

Низькі доходи і брак часу для дозвілля сильно обмежували попит на додаткові послуги та міські функції. Головними критеріями міста були щільність і компактність. Невелике місто набагато простіше захищати, а висока щільність давала змогу на невеликій території розміщувати максимальну кількість

міських функцій. Ми звикли бачити в місті місце для людської діяльності, місце, де люди виробляють товари, послуги, знання. Увесь устрій та організація звичних для нас міст орієнтовані на створення умов для діяльності людини і є її відбитком.

Світ вступив в епоху кардинальної трансформації міст. Міста, які ми знаємо, відходять у минуле, в онтологічному сенсі – народження нового типу місця, що заперечує «по-гегелівськи» саме себе. Сьогодні міста дедалі частіше розглядаються як місце для життя, як місце, де можна створити комфортне і дружнє людині середовище. Традиційна модель ідеологія модернізму, що сформувалася в XIX ст. і вирішувала завдання індустріальної епохи, застаріла в очах значної частини населення, нові завдання розвитку міст не можуть вирішуватися колишніми методами, оскільки потребують значно тоншого соціального налаштування. На нашу думку, кардинально змінився запит до міста з боку самих городян. У результаті затребувана міська ідеологія, де в центрі – людина. Здається, це завдання вирішують одразу дві ідеології – лівий урбанізм і хіпстерський. Наприклад, лівий урбанізм – один із найважливіших соціальних орієнтирів, бо некомфортні для городян міста створюють значні загрози стабільності нашого суспільства. Одна з найважливіших соціальних функцій міста як організованого простору та організованого суспільства – це «соціальний демпфер», який усуває жорстку залежність якості життя людей від рівня їхніх доходів. Комфортне міське середовище, яке створюється впровадженням інноваційних технологічних, управлінських, соціальних і містобудівних рішень, здатне значною мірою пом'якшувати майнову нерівність городян. Примітні слова колишнього мера Боготи Енріке Пеньялоса: «У робочий час люди з низьким і високим достатком перебувають у рівних умовах. Відмінності між ними відчуваються у вільний час. Багаті можуть дозволити собі жити у великих будинках із власними садами, спортивними майданчиками, можуть дозволити собі різні розваги, ресторани. Люди з низьким достатком та їхні діти живуть у маленьких будинках. Єдина альтернатива телебаченню, яка їм по кишені, – прогулянка містом. Тому якісна пішохідна зона – найменше, що може дати своїм громадянам демократичне суспільство. Якісні тротуари, парки, спортивні майданчики та площі. Різниця між прогресивним і відсталим містом полягає не в якості автошляхів чи метро. Вона полягає в якості пішохідної зони. Є величезні шосе в африканських містах, де у багатьох людей немає води. І метро – теж не ознака благополучного міста. У жахливих містах теж є метро» [7].

У другій половині XX ст. з'явилася третя мова – хіпстерський урбанізм. Його ідеолог, данський архітектор Йен Ґел, наголошує, що зовнішній вигляд «блискучих міст» серед зелених насаджень був чудовим, але в результаті таке середовище ставало просто зборами окремих будівель, у якому не враховуються інтереси людини. Йен Ґел зі своїми колегами намагається повернути поселення людини до їхнього початкового завдання, заповнити їх людьми, зробити приємним місцем для життя. Він писав: «Не питайте в мене, скільки людей живе у цьому місті, запитайте, скільки отримує від цього задоволення» [8]. Фетиш хіпстерського урбанізму не лише громадські простори, а й мода на сільськогосподарську діяльність у межах міста.

Метафори, якими ми описуємо місто, справді визначають, що з ним відбувається. Але ми не згодні, що мова первинна, і вона продукує людей. На нашу думку, спочатку з'являються певного типу люди, які формують певний попит, і у відповідь на цей попит трансформуються мова і дії, які випливають із неї. Таким чином, хіпстерський урбанізм з'явився через зміну способу життя людей у постіндустріальному суспільстві (постмодернізмі). Найціннішими речами в такому суспільстві стають бренди, а не матеріальні активи. Бренди «Кока-коли» та «Макдональдса» коштують набагато дорожче, ніж усі їхні виробництва та нерухомість [9]. Змінюється те, що соціальна філософія називає бюджетом часу. З'являється більше вільного часу. Можна працювати, перебуваючи не в офісі, а де завгодно: вдома, на вулиці, у кафе.

До речі, ідеологія хіпстерського урбанізму чудово ладнає з першими двома – високим модернізмом і лівим урбанізмом. Проєкти розвитку громадських просторів того ж Йена Ґела завжди прив'язані до грошей: до магазинів, кав'ярень, дизайнерських студій, бутіків, які викуповують нерухомість на перших поверхах. Якщо не буде економічної вигоди, влада навіть не стане керуватися цією ідеологією, тому ця ідеологія абсолютно в логіці модернізму: місто як машина зростання [10; 11]. В урбаністиці є вже хрестоматійний приклад – Рурська область. У минулому найбільший індустріальний і вуглевидобувний регіон Німеччини постає сьогодні оновленим, деіндустріалізованим та об'єднаним. Його нова назва – Рур Метрополітен. Тепер тут найбільша щільність не шахт і заводів, а навчальних закладів та оперних театрів у Німеччині. А одне з міст регіону – Ессен виконувало функцію європейської столиці культури. Після того як місто оголошують культурною столицею року, до нього залучають додаткове фінансування й організовують культурні та туристичні заходи. В Ессені за рік було проведено 5 500 заходів, які відвідали 10,5 млн осіб. В інфраструктуру було вкладено близько 500 млн євро [12]. У підсумку звання

культурного метрополісу остаточно закріпилося за областю. З'явився новий слоган «Рур тепер вдихає не пил, а майбутнє».

Примітний і досвід Харкова: після реконструкції публічних площ міста, особливо численних парків і скверів, харківська делегація вперше брала участь у Всесвітній туристській біржі World Travel Market – 2017. Туристичний потенціал Харкова був представлений на загальнонаціональному українському стенді разом з іншими містами та регіонами України. А участь у Всесвітній туристичній біржі WTM-2017 дала змогу презентувати туристичний потенціал Харкова на міжнародному рівні, привабити іноземних туристів і потенційних організаторів заходів, налагодити нові ділові контакти та більше дізнатися про нові напрями туризму. Окрім того, участь Харкова в подібних заходах має позитивний вплив на імідж міста, підвищує впізнаваність бренду Харкова, позитивно впливає на розвиток співробітництва в різних сферах, оскільки це, перш за все, демонстрація успішності розвитку міста.

Висновки з проведеного дослідження. За умов, коли перед сучасними містами стоять цільові завдання, зумовлені пошуком нових траєкторій та орієнтирів соціальної еволюції, адекватних викликам сьогодення та соціокультурним змінам, що відбуваються, у поле соціально-філософської рефлексії міста висувається ідеологія як концепт (дискурс), що розкриває соціальне конструювання міського простору.

Із соціально-філософським підходом і ракурсом розгляду в дослідженнях ідеології пов'язують вивчення багатовимірної міської дійсності з позицій її онтологічного та гносеологічного впливу на містян, впливу на процес їх ідентифікації, що відбувається на різних рівнях суспільного буття.

Міська ідеологія як концепт соціально-філософського дискурсу та зафіксоване соціальне явище вписується у специфіку постіндустріального міста. Фіксація концептуальних преференцій осмислення ідеологічного складника міського розвитку дає можливість сформувати дослідницький конструкт ідеології, де в центрі – людина. Це завдання розв'язують одразу дві ідеології – лівий урбанізм і хіпстерський.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Бурдьє П. Соціологія політики. *Соціологія політики* : підручник / за ред. В.А. Полторака, О.В. Петрова, А.В. Толстоухова. Київ : Європ. ун-т, 2010, 244 с.

2. Luhmann Niklas. Soziale systeme. Grundriss einer allgemeinen theorie. Suhrkamp. 2002. P. 436–437.

3. Декарт Р. Метафізичні розмисли / пер. з франц. З. Борисюк. Київ : Юніверс, 2000. С. 21–298.

4. 7 городов мира, в которые лучше не соваться на машине. URL: https://auto.onliner.by/2016/03/30/top-31

5. Вплив транспорту на екологію міста. Аналіз та стратегії для України. URL: https://ucn.org.ua/wp-content/uploads/2017/02/transport-ukr4_small.pdf

6. До Світової спадщини ЮНЕСКО віднесли проєкти Ле Корбюзьє. URL: https://hmarochos.kiev.ua/2016/07/26/do-svitovoyi-spadshhini-yunesko-vidnesli-proekti-le-korbyuzye/

7. Бывший мэр Боготы Энрике Пеньялоса о городе для людей. URL: https://ronin.com.ua/posts/203

8. Гел Йен. Міста для людей / пер. з англ. О. Любарской. Київ : Основи, 2018. 280 с.

9. Бауман З. Глобалізація. Наслідки для людини і суспільства / пер. з англ. І. Андрущенко, М. Винницький. Київ : Києво-Могилянська академія, 2008. 109 с.

10. Harvey David. The Urbanization of Capital. Studies in the history and theory of Capitalist Urbanization. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1985. URL: https://escholarship.org/content/qt5cf6w44q/qt5cf6w44q.pdf?t=mjyibh

11. Harvey David. A Brief History of Neoliberalism. Oxford University Press, 2005. 256 p. URL: https://www.proglocode.unam.mx/sites/proglocode.unam.mx/files/ABriefHistoryNeoliberalism.pdf

12. Підоричева І. Back to the future. Як депресивному промисловому регіону використати індустріальну спадщину на свою користь, зробивши ривок у майбутнє? URL: https://zn.ua/ukr/macrolevel/back-to-the-future-yak-depresivnomu-promislovomu-regionu-vikoristati-industrialnu-spadschinu-na-svoyu-korist-zrobivshi-rivok-u-maybutnye-242972_.html