

Научная статья

Research article

УДК 316.334.56

[https://doi.org/10.26907/2079-5912.2026.2.36–46](https://doi.org/10.26907/2079-5912.2026.2.36-46)

© 2026 г.

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

Платформенная урбанизация: как цифровые платформы (Авито, Яндекс, Wildberries) реструктурируют пространство городских агломераций

Хамитов Д.Д.

*Казанский (Приволжский) федеральный университет, 420008, Казань,
ул. Кремлевская, д. 18 корп. 1, Российская Федерация*

Аннотация. Статья посвящена анализу платформенной урбанизации как процесса, в рамках которого цифровые платформы выходят за пределы онлайн-среды и начинают перестраивать физическое пространство городских агломераций России. Актуальность исследования связана с быстрым ростом платформенных сервисов, влияющих на мобильность населения, распределение логистической инфраструктуры, режимы потребления, занятость и повседневную организацию городской жизни. Цель исследования состоит в выявлении механизмов, через которые платформы Авито, Яндекс и Wildberries воздействуют на пространственную структуру агломераций. Автором проведен сравнительный анализ платформенных моделей и анкетный опрос 400 респондентов из различных регионов России в январе–феврале 2026 г. В ходе исследования установлено, что платформы усиливают транспортную и логистическую нагрузку на отдельные районы, меняют роль периферийных территорий, формируют новые зоны концентрации занятости и создают противоречивый эффект сочетания потребительского удобства с ростом инфраструктурного давления. Научная новизна работы заключается в рассмотрении цифровых платформ как самостоятельных акторов городской трансформации.

Практическая значимость связана с возможностью использования результатов при разработке мер регулирования платформенной инфраструктуры и документов территориального планирования.

Ключевые слова: платформенная урбанизация, цифровые платформы, городские агломерации, платформенная экономика, городская мобильность, логистическая инфраструктура, платформенная занятость, Wildberries, Яндекс, Авито

Для цитирования: Хамитов Д.Д. Платформенная урбанизация: как цифровые платформы (Авито, Яндекс, Wildberries) реструктурируют пространство городских агломераций. *Казанский социально-гуманитарный вестник.* 2026;2(73):36–46.

Platform Urbanization: How Digital Platforms (Avito, Yandex, Wildberries) Restructure the Space of Urban Agglomerations

Khamitov D.D.

Kazan (Volga Region) Federal University, Kazan, 420008, Russia

Abstract. The article is devoted to the analysis of platform urbanization as a process in which digital platforms move beyond the online environment and begin to reshape the physical space of Russian urban agglomerations. The relevance of the study is associated with the rapid growth of platform services affecting population mobility, the distribution of logistics infrastructure, consumption patterns, employment, and the everyday organization of urban life. The purpose of the study is to identify the mechanisms through which Avito, Yandex, and Wildberries influence the spatial structure of agglomerations. The author conducted a comparative analysis of platform models and a questionnaire survey of 400 respondents from different regions of Russia in January–February 2026. The study found that platforms increase transport and logistics pressure on particular areas, change the role of peripheral territories, create new zones of employment concentration, and produce a contradictory effect combining consumer convenience with growing infrastructural pressure. The scientific novelty of the work lies in considering digital platforms as independent actors of urban transformation. The practical significance of the study is related to the possibility of using its results in the development of regulatory measures for platform infrastructure and territorial planning documents.

Keywords: platform urbanization, digital platforms, urban agglomerations, platform economy, urban mobility, logistics infrastructure, platform employment, Wildberries, Yandex, Avito

For citation: Khamitov D.D. Platform Urbanization: How Digital Platforms (Avito, Yandex, Wildberries) Restructure the Space of Urban Agglomerations. *The Kazan Socially-Humanitarian Bulletin*. 2026;(2(73)):36–46 (In Russ.)

Введение

Российская агломерация середины 2020-х годов изменилась не только из-за новых магистралей, жилых кварталов и торговых центров. Сильнее и быстрее городскую ткань начали перестраивать цифровые платформы. Утренний спрос на такси через Яндекс, вечерний поток заказов Wildberries, аренда квартиры или гаража через Авито, десятки курьеров у станции метро, пункт выдачи на первом этаже бывшего магазина у дома – все эти сцены уже стали повседневностью для Москвы, Казани, Екатеринбурга, Новосибирска, Краснодара, Владивостока и десятков менее крупных центров. Под влиянием платформ городской

ритм начал измеряться не только расстоянием в километрах, но и временем доставки, стоимостью логистического плеча, плотностью цифрового спроса и скоростью алгоритмического распределения заказов [1, с. 18].

Научный интерес к платформенной экономике резко вырос после 2021 года, когда платформа перестала восприниматься как нейтральный посредник между продавцом и покупателем. За сервисным интерфейсом обнаружился мощный механизм перераспределения спроса, труда, доходов и пространства. Исследования последних лет показывают, что платформенная модель втягивает в единый оборот транспорт, жилье, розничную торгов-

лю, локальные услуги и микропредпринимательство, превращая город в территорию непрерывного цифрового обмена [2, с. 47]. Для социологии города важен другой ракурс: платформа меняет не только рынок, но и конфигурацию улицы, двора, подъезда, первого этажа жилого дома и периферийной складской зоны.

Особую остроту проблеме придает платформенная занятость. Курьер, водитель такси, сборщик заказов, оператор ПВЗ, продавец на платформе вторичного обмена работают не в абстрактной цифровой среде, а в конкретных точках города, где спрос, дорожная связность и алгоритм платформы создают резкий контраст между «выгодными» и «слепыми» зонами. Одни районы оказываются перегружены заказами, курьерами и таксомоторным трафиком, другие выпадают из интенсивного платформенного оборота. Платформенный труд в таких условиях выступает индикатором новой пространственной стратификации [3, с. 11].

Проблема городской трансформации под влиянием платформ сегодня выходит далеко за рамки экономики. Первый этаж жилого дома, еще недавно занятый аптекой, салоном связи или небольшим кафе, в 2024–2026 годах все чаще становится пунктом выдачи заказов. Периферийная территория рядом с трассой, развязкой или железнодорожным узлом превращается в складской коридор маркетплейсов. Двор, рассчитанный на поток жильцов, получает постоянное присутствие машин доставки и такси. Цифровая инфраструктура перестает быть виртуальной и приобретает физический вес, транспортный шум, пространственную плотность и социальную конфликтность [4, с. 35]. Рост потребительского комфорта сопровождается усилением восприятия инфраструктурной перегрузки в районах с высокой концентрацией логистических объектов [5, с. 44–45].

Отдельное значение для российской ситуации имеют маркетплейсы. Рост Wildberries и других платформ с 2022 по 2025 год сделал логистику ключевым элементом потребительского поведения. В крупных агломерациях житель выбирает не только товар и цену, но и близость ПВЗ, удобство подъезда, скорость сборки и выдачи. На уровне городской повседневности маркетплейс меняет карту локального спроса, стимулирует перераспределение коммерческих помещений и усиливает давление на районы с высокой плотностью населения [6, с. 170]. Авито действует иначе: он влияет на аренду жилья, рынок гаражей, ремонтных услуг, микроуслуг, б/у товаров, формируя собственную географию сделок и мобильности. Яндекс, в свою очередь, интегрирует транспорт, доставку, навигацию и повседневный доступ к услугам в единый городской интерфейс.

Региональный ракурс придает проблеме дополнительную глубину. Платформы концентрируют активность неравномерно: часть функций стягивается в федеральные центры и города-миллионники, часть – уходит на периферию, где ниже стоимость земли и проще разместить логистический объект. Возникает парадокс: цифровая экономика выглядит как процесс «дематериализации», но на деле производит новые склады, сортировочные узлы, маршруты и зоны трудовой концентрации [7, с. 282]. Для мобильности агломераций ключевым становится сценарий, при котором транспортное поведение жителей подчиняется не расписанию городской инфраструктуры, а логике платформенного спроса, рейтингов и времени ожидания [8, с. 312].

Цель исследования – выявить, как цифровые платформы Авито, Яндекс и Wildberries реструктурируют пространство городских агломераций России и какие социальные последствия возникают под влиянием платфор-

менной мобильности, логистической инфраструктуры и платформенной занятости. Задачи исследования включали фиксацию восприятия платформ жителями, платформенными работниками и экспертами; выявление зон платформенного давления; оценку влияния ПВЗ, такси и доставки на повседневный комфорт; определение отношения респондентов к регулированию платформенной инфраструктуры.

Материалы и методы

Эмпирическую базу составили данные, полученные в ходе анкетного опроса 400 респондентов, проведенного с 20 января по 20 февраля 2026 года во всех федеральных округах Российской Федерации. В исследование приняли участие жители агломераций разного масштаба: от Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Новосибирска, Краснодара и Владивостока до средних и малых городов, включенных в орбиты крупных региональных центров. Логика выборки строилась не вокруг формального административного деления, а вокруг повседневной включенности в платформенную среду: пользование цифровыми сервисами, проживание рядом с интенсивной логистической инфраструктурой, работа через платформы, профессиональное наблюдение за городской трансформацией.

Использовалась квотно-стратифицированная выборка. Квоты задавались по федеральному округу, типу населенного пункта, возрасту и принадлежности к одной из трех категорий респондентов, выделенных по социально-функциональному признаку. В выборку вошли 200 жителей районов с высокой концентрацией логистических объектов и платформенного трафика, 150 платформенных работников и 50 представителей администрации, экспертного и урбанистического сообщества. Все участники дали добровольное информированное согласие;

анкета не содержала персональных идентификаторов, позволяющих установить личность респондента.

Для анализа использовались закрытые вопросы, вопросы множественного выбора и шкалы оценки. Анкета фиксировала частоту использования платформ, восприятие роли Авито, Яндекс и Wildberries, оценку транспортной и шумовой нагрузки, отношение к ПВЗ в жилой застройке, частоту столкновения со «слепыми зонами» платформенной экономики, представления о необходимости регулирования. Такой инструмент позволил уловить не только экономическую полезность платформ, но и пространственную цену цифрового удобства. Аналитически важным ориентиром послужили исследования городской информационной среды, где цифровые сервисы рассматриваются как самостоятельный слой городского управления и повседневной навигации [9, с. 130].

Распределение выборки отражало географическую и социальную неоднородность платформенной урбанизации. Для жителя московского района Некрасовка, краснодарского Музыкального микрорайона или казанского «Салават Купере» платформенное давление выглядит иначе, чем для жителя центральной части Ярославля, Томска или Курска. В первом случае речь идет о массовом потоке доставки, дефиците парковочных карманов и высокой плотности ПВЗ, во втором – о более редком, но быстро растущем присутствии платформ в повседневной инфраструктуре. Для фиксации этих различий в анкету были включены вопросы о типе населенного пункта, характере района и субъективной оценке изменений за последние три года (Таблица 1).

Представленная структура позволила соединить два уровня анализа: массовое восприятие платформ жителями и профессиональный взгляд тех, кто ежедневно включен в платформенный

Таблица 1

Структура выборки исследования, %

Показатель	Доля, %
Группа респондентов	
Жители районов с высокой платформенной нагрузкой	50
Платформенные работники	37,5
Представители администрации, эксперты, урбанисты	12,5
Федеральный округ	
Центральный	23
Северо-Западный	10
Южный	11
Северо-Кавказский	6
Приволжский	18
Уральский	10
Сибирский	13
Дальневосточный	9
Тип населенного пункта	
Город-миллионник	34
Крупный город	24
Средний город	21
Малый город	11
Пригород агломерации	10

Источник: рассчитано автором на основе авторского анкетного опроса

труд или в регулирование городской среды. Для сравнительного чтения результатов важен еще один методологический ориентир: в современных исследованиях муниципальных цифровых платформ подчеркивается, что цифровой сервис становится частью управления городом лишь тогда, когда его инфраструктурные последствия учитываются на уровне пространства, транспорта и нормативов размещения объектов [9, с. 96].

Результаты

Первый блок результатов показал, какие платформы респонденты считают наиболее заметными акторами городских агломераций. Лидерство Яндексa объясняется частотой повседневного контакта: заказ такси, доставка еды, навигация, вызов курьера, отслеживание маршрута. Wildberries воспринимается чуть иначе: не как

«интерфейс в телефоне», а как физически видимая сеть ПВЗ, вывесок, складских маршрутов и постоянных потоков коробок. Авито уступает по общей заметности, но в ответах жителей периферийных и пригородных зон платформа упоминалась регулярно из-за влияния на аренду, вторичный рынок мебели, техники, автозапчастей и локальных услуг (Рис. 1).

Платформа с наибольшим символическим весом в российском городе сегодня связана не с покупкой товара как разовым актом, а с повседневной мобильностью. Житель агломерации сталкивается с Яндексом утром по дороге на работу, днем при навигации, вечером при заказе еды или такси. Wildberries, напротив, сильнее материализован в пространстве. В ответах жителей Краснодара, Балашихи, Тюмени, Перми и Махачкалы чаще других встречались формулировки о «пунктах

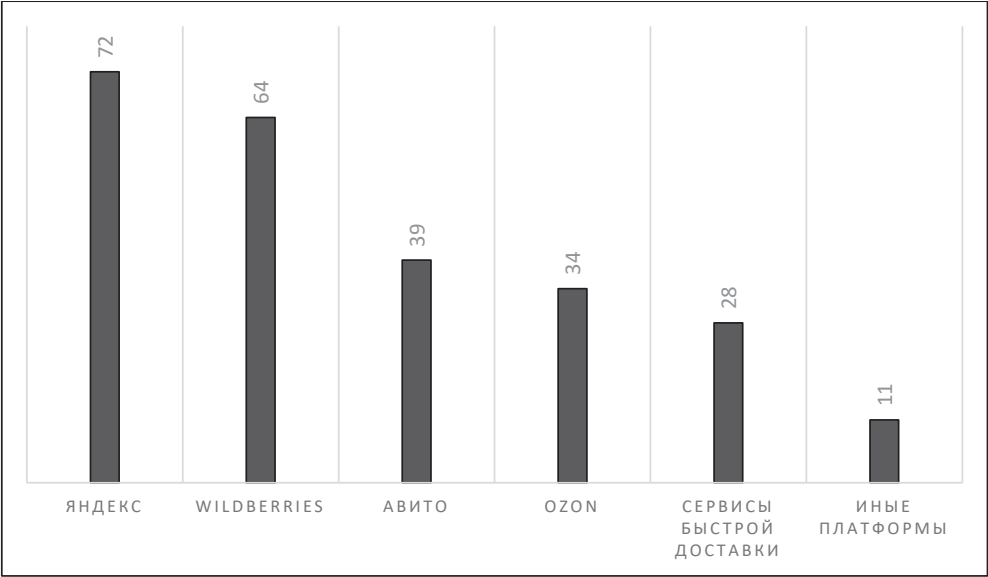


Рис. 1. Платформы, сильнее всего влияющие на пространство агломерации (доля, %)

Источник: составлено автором на основе авторского анкетного опроса

на каждом квартале», «курьерах во дворе», «постоянной разгрузке машин у дома». Авито заметнее проявляет себя в сфере жилья и микроуслуг, где цифровая сделка почти всегда запускает физическое перемещение по городу.

Следующий важный срез связан с общим балансом оценок. Платформы не воспринимаются однозначно положительно или однозначно отрицательно. Основной массив ответов сосредоточился в промежуточной зоне: удобство признается, но признаются и издержки. Для города такой результат принципиален. Он показывает, что конфликт вокруг платформы проходит

не по линии «нравится – не нравится», а по линии «удобно пользователю – тяжело инфраструктуре» (Таблица 2).

Самыми заметными плюсами оказались экономия времени, рост доступности товаров и сервисов, сокращение числа «пустых» поездок по городу. В ответах жителей крупных жилых массивов постоянно звучал мотив бытовой рациональности: курьер привозит заказ за 20–40 минут, ПВЗ находится в радиусе 300–700 метров, такси подается за 5–8 минут, а редкий товар, который раньше приходилось искать по двум-трем торговым центрам, теперь доступен через одну

Таблица 2

Общая оценка влияния платформ на городской комфорт, %

Вариант ответа	Доля, %
Скорее положительное	31
Положительное, но с заметными издержками	44
Нейтральное	7
Скорее отрицательное	18

Источник: рассчитано автором на основе авторского анкетного опроса

платформу. Для жителей периферии Приволжского, Сибирского и Дальневосточного округов значимой оказалась не только скорость, но и сам факт доступа к широкому ассортименту.

Негативный блок выглядел не менее отчетливо. В ответах доминировали транспортная нагрузка, шум, перегрузка дворов, неустойчивость платформенного труда и усиление различий между районами. Респондент из Екатеринбурга, живущий возле станции метро и крупного ЖК, сталкивается с одним профилем давления – постоянный поток такси и курьеров. Респондент из пригорода Новосибирска или Краснодара видит другой профиль – рост логистических маршрутов вдоль магистралей и превращение бывших периферийных зон в складской пояс (Рис. 2).

Блок ответов жителей районов с высокой платформенной нагрузкой дал наиболее «телесную» картину изменений. У 67% жителей в радиусе 10–15 минут пешком от дома за последние три года стало больше ПВЗ. Рост курьерско-

го потока отметили 59%, увеличение транспортной нагрузки – 54%, усиление шумовой нагрузки – 49%. При этом 58% признали, что доступ к товарам и услугам стал удобнее. Город в таких условиях получает двойной эффект: экономия времени на стороне потребителя и рост локального инфраструктурного давления на стороне жилой среды. Подъезд превращается в точку краткосрочного складирования, двор – в зону ожидания курьера, первый этаж – в узел микрологистики.

Платформенные работники дали еще более жесткую картину пространственного неравенства. Среди них 73% заявили о сильной или полной зависимости от алгоритмов платформы, 62% сообщили о регулярном столкновении со «слепыми зонами», где мало заказов, низкие ставки или неудобная маршрутизация, 57% тратят на перемещения и обслуживание заказов более шести часов в день.

В комментариях повторялись описания районов с «пустой цифрой»: дорога занимает много времени, а плат-

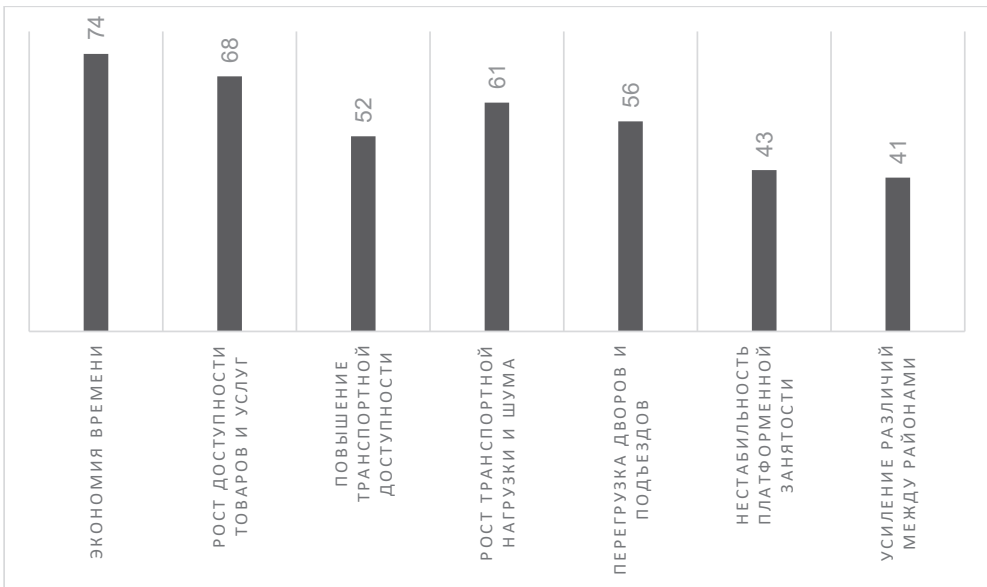


Рис. 2. Положительные и отрицательные эффекты платформенной урбанизации (доля, %)

Источник: составлено автором на основе авторского анкетного опроса

форма не компенсирует логистический разрыв тарифом. Другой полюс составляют зоны гиперконцентрации – вокзалы, крупные ТЦ, центральные районы, жилые кварталы у станций метро и новых транспортных развязок, где цифровой спрос настолько плотный, что курьеры и такси фактически формируют самостоятельный городской поток.

Экспертный блок дал почти консенсусную оценку. Среди представителей администрации, аналитиков и урбанистов 76% указали, что действующие документы территориального планирования слабо учитывают платформенную инфраструктуру, 84% поддержали введение специальных норм для ПВЗ, дарксторов, курьерского и таксомоторного трафика, 68% назвали промышленно-складскую периферию и территории у транспортных узлов зонами наибольшего платформенного давления. Для экспертов платформа уже не выглядит внешним сервисом по отношению к городу; она рассматривается как новый распределитель трафика, спроса и функций пространства (Таблица 3).

Для жителей в фокусе оказываются бытовой комфорт и локальные неудобства. Для платформенных работников – зависимость от алгоритма, нерав-

номерность заказов и трудовой риск. Для экспертов – системный сбой старых моделей планирования, не рассчитанных на массовое встраивание логистики в жилую ткань и на превращение цифровой платформы в фактического организатора повседневной городской мобильности.

Обсуждение

Полученные результаты позволяют рассматривать платформенную урбанизацию как самостоятельный социально-пространственный процесс.

Платформа не ограничивается ролью посредника между клиентом и исполнителем. Она распределяет транспортный поток, задает ценность локации, меняет поведение потребителя, стимулирует перевод коммерческих помещений под ПВЗ и выталкивает складские мощности на периферию агломераций. В исследованиях городской информационной среды подчеркивается, что цифровые технологии формируют новые режимы видимости города; наши данные добавляют важную деталь: видимым для пользователя становится сервис, а невидимыми остаются труд, логистика и накопленные пространственные издержки [9, с. 130].

Таблица 3

Сравнение оценок платформенной урбанизации по группам респондентов, %

Показатель	Жители	Платформенные работники	Эксперты
Платформы делают жизнь удобнее, но создают издержки	46	39	52
За последние 3 года нагрузка на район выросла	54	48	62
Нужны специальные меры регулирования	63	58	84
Платформы усиливают различия между районами	44	47	61
Платформы стали самостоятельным фактором городской трансформации	57	55	76

Источник: рассчитано автором на основе авторского анкетного опроса

Сопоставление результатов с современными работами о муниципальных цифровых платформах показывает, что российская ситуация развивается по смешанному сценарию. С одной стороны, цифровые сервисы расширяют доступность, ускоряют городские взаимодействия, делают периферию менее изолированной. С другой стороны, без институционального учета платформенная инфраструктура начинает вторгаться в жилую среду стихийно: через первый этаж, через двор, через постоянный транзит такси и курьеров, через новые складские коридоры на окраинах [10, с. 96]. Для Москвы и Санкт-Петербурга такой конфликт уже стал привычным, для Тюмени, Краснодара, Иркутска, Барнаула, Читы и многих региональных центров он быстро нарастает.

Сильнее всего результаты исследования перекликаются с подходом, в котором «умный город» рассматривается как сеть транзакций, а не только как набор цифровых сервисов. В российской агломерации 2026 года транзакция перестала быть мгновенным и бесплотным действием. У нее появились адрес, подъезд, курьер, маршрут, сортировочный узел, тариф, окно доставки, конфликт за парковочный карман и шум под окнами. Город входит в новую фазу, где платформа стала одним из главных организаторов пространства, но регулятор и градостроительная документация пока не успели подстроиться под этот сдвиг [11, с. 1758].

Ограничения исследования связаны с анкетным характером данных и с тем, что внутри федеральных округов различия между отдельными агломерациями могут быть значительно глубже, чем различия между округами как макрорегионами. Следующий шаг требует картографирования реальных цепочек платформенного давления: плотности ПВЗ, зон ожидания такси, курьерских маршрутов, логистических коридоров маркетплейсов и террито-

рий, исключенных алгоритмами из интенсивного оборота.

Заключение

Исследование показало, что платформенная урбанизация в России уже перестала быть узкой темой цифровой экономики. Авито, Яндекс и Wildberries вмешиваются в устройство агломерации на разных уровнях: меняют повседневную мобильность, перераспределяют спрос между районами, втягивают жилую среду в логистическую сеть, формируют новые зоны трудовой концентрации и усиливают различия между «видимыми» и «невидимыми» территориями. Для жителя платформы означают удобство, скорость и доступность. Для города – новый поток машин, курьеров, микроскладов, ПВЗ и конфликтов вокруг использования пространства.

Опрос 400 респондентов из всех федеральных округов России зафиксировал устойчивую двойственность платформенного эффекта.

Большинство признает потребительские выгоды, но почти столь же отчетливо видит скрытую цену цифрового удобства: шум, перегруженные дворы, рост трафика, алгоритмическую уязвимость работников и слабую готовность городского планирования учитывать платформенную инфраструктуру. Самыми заметными акторами городской трансформации названы Яндекс и Wildberries; Авито проявляет более рассеянное, но социально значимое влияние через аренду, вторичный обмен и локальные услуги.

Главный вывод состоит в следующем: современная российская агломерация все чаще организуется не только улицей, районом и магистралью, но и платформой, которая распределяет скорость, доступность, стоимость и плотность городской жизни. Игнорирование платформенного слоя ведет к фрагментации пространства: одни районы получают быстрый сервис и

высокий цифровой спрос, другие – логистическое заброшивание или, напротив, избыточное инфраструктурное давление. Городская политика ближайших лет потребует новых норм размещения ПВЗ, учета курьерского

и таксомоторного трафика, пересмотра подходов к периферийным складским зонам и включения платформенной инфраструктуры в документы стратегического и территориального планирования.

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest. The author declares no conflicts of interest.

Список литературы / References

1. Абдрахманова Г.И., Гохберг Л.М., Демьянова А.В. и др. *Платформенная экономика в России: потенциал развития: аналитический доклад* / Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: ИСИЭЗ ВШЭ, 2023. 72 с. DOI: 10.17323/978-5-7598-3001-6.
2. Abdрахmanova G.I., Gokhberg L.M., Demyanova A.V., et al. *Platform Economy in Russia: Development Potential: analytical report* / National Research University Higher School of Economics. Moscow: HSE ISSEK, 2023. 72 p. DOI: 10.17323/978-5-7598-3001-6. (In Russ.)
3. Алексахин А.Н., Алексахина С.А., Горшкова А.А., Байтимерова Л.С. Современные тенденции развития платформенной экономики. *Вестник Академии знаний*. 2024;(5(64)):46–51.
4. Aleksakhin A.N., Aleksakhina S.A., Gorshkova A.A., Baytimerova L.S. Current trends in the development of the platform economy. *Bulletin of the Academy of Knowledge*. 2024;(5(64)):46–51. (In Russ.)
5. Забелина О.В., Сергеева М.В. Платформенная занятость в Российской Федерации: масштабы, правовые особенности и тенденции развития. *Социально-трудовые исследования*. 2024;(4(57)):8–20. DOI: 10.34022/2658-3712-2024-57-4-8-20.
6. Zabelina O.V., Sergeeva M.V. Platform employment in the Russian Federation: scale, legal features and development trends. *Social and Labor Research*. 2024;(4(57)):8–20. DOI: 10.34022/2658-3712-2024-57-4-8-20. (In Russ.)
7. Карпова Н.В., Дальченко Е.А., Карпов В.С. Цифровая трансформация как драйвер городского развития. *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)*. 2025;(4(32)):31–44. DOI: 10.54220/vrsue.1991-0533.2025.92.4.003.
8. Karpova N.V., Dalchenko E.A., Karpov V.S. Digital transformation as a driver of urban development. *Bulletin of Rostov State University of Economics (RINH)*. 2025;(4(32)):31–44. DOI: 10.54220/vrsue.1991-0533.2025.92.4.003. (In Russ.)
9. Хохлов А.А., Максимова О.А. Экологическая ситуация г. Казани в оценке населения: динамика и факторы улучшения. *Казанский социально-гуманитарный вестник*. 2026;(1(72)):39–48. DOI: 10.26907/2079-5912.
10. Khokhlov A.A., Maksimova O.A. Ecological situation of Kazan in the population's assessment: dynamics and improvement factors. *The Kazan Socially-Humanitarian Bulletin*. 2026;(1(72)):39–48. DOI: 10.26907/2079-5912 (In Russ.)
11. Миронова К.И., Любецкий В.В. Анализ развития маркетплейсов в России и их интеграции в международную экономику. *Прогрессивная экономика*. 2025;(5):165–177. DOI: 10.54861/27131211_2025_5_165.
12. Mironova K. I., Lyubetsky V.V. Analysis of the development of marketplaces in Russia and their integration into the international economy. *Progressive Economy*. – 2025;(5):165–177. DOI: 10.54861/27131211_2025_5_165. (In Russ.)
13. Напольских Д.Л. Цифровые платформы и экосистемы как фактор кластеризации производства и инновационного развития регионов. *МИР (Модернизация. Инновации. Развитие)*. 2025;(2(16)):277–297. DOI: 10.18184/2079-4665.2025.16.2.277-297.
14. Napolskikh D.L. Digital platforms and ecosystems as a factor in production

clustering and innovative development of regions. *MIR (Modernization. Innovation. Research)*. 2025;(2(16)):277–297. DOI: 10.18184/2079-4665.2025.16.2.277–297. (In Russ.)

8. Никитин Т.К. Цифровая трансформация экосистем городской мобильности в Российской Федерации: модели интеграции и сценарный прогноз развития концепции «мобильность как услуга». *Прогрессивная экономика*. 2025;(12):309–328. DOI: 10.54861/27131211_2025_12_309.

Nikitin T.K. Digital transformation of urban mobility ecosystems in the Russian Federation: integration models and a scenario forecast for the development of the «Mobility as a Service» concept. *Progressive Economy*. 2025;(12):309–328. DOI: 10.54861/27131211_2025_12_309. (In Russ.)

9. Расходчиков А.Н. Социальные цифровые технологии в исследовании информационной среды города. *Научный результат. Социология и управление*. 2024;(2(10)):127–138. DOI: 10.18413/2408-9338-2024-10-2-1-0.

Raskhodchikov A.N. Social digital technologies in the study of the city's

information environment. *Scientific Result. Sociology and Management*. 2024;(2(10)):127–138. DOI: 10.18413/2408-9338-2024-10-2-1-0. (In Russ.)

10. Растворцева С.Н., Панина Е.В. Муниципальные цифровые платформы в социально-экономическом развитии города (на примере Амстердама и Берлина). *Современная Европа*. 2025;(2(130)):92–104. DOI: 10.31857/S0201708325020081.

Rastvortseva S.N., Panina E.V. Municipal digital platforms in the socio-economic development of the city (the case of Amsterdam and Berlin). *Contemporary Europe*. 2025;(2(130)):92–104. DOI: 10.31857/S0201708325020081. (In Russ.)

11. Семячков К.А. Трансакционный конфигуратор умного города. *Креативная экономика*. 2024;(7(18)):1751–1768. DOI: 10.18334/ce.18.7.121211.

Semyachkov K.A. Transaction configurator of a smart city. *Creative Economy*. 2024;(7(18)):1751–1768. DOI: 10.18334/ce.18.7.121211. (In Russ.)

Информация об авторе

Хамитов Данил Динарович, аспирант, Казанский (Приволжский) федеральный университет, Институт социально-филологических наук и массовых коммуникаций, кафедра общей и этнической социологии, e-mail: danil.project2@gmail.com

Information about the author

Khamitov Danil Dinarovich, postgraduate student, Kazan (Volga Region) Federal University, Institute of Social and Philosophical Sciences and Mass Communications, Department of General and Ethnic Sociology, e-mail: danil.project2@gmail.com

Поступила в редакцию 07.04.2026

Принята после рецензирования 07.05.2026

Принята к публикации 07.06.2026

Received April 7, 2026

Revised May 5, 2026

Accepted June 7, 2026