

Оригинальная статья  
УДК 001.895(470-25)

## **Стратегическое значение инновационных кластеров Москвы в развитии прогрессивной транспортной инфраструктуры мегаполиса**

В. С. Калинин

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия

[vladimir.kalinin.msk@gmail.com](mailto:vladimir.kalinin.msk@gmail.com); <https://orcid.org/0009-0009-5606-8905>

**Аннотация:** Высокие темпы жизни Москвы как современного мегаполиса обуславливают необходимость использования горожанами средств индивидуальной мобильности. Увеличивающееся количество используемых электросамокатов стимулирует государство к централизованной разработке стратегии развития системы городского общественного транспорта, которая включает сервисы аренды средств индивидуальной мобильности. Разработка соответствующей стратегии позволит интегрировать инновационные транспортные средства общего пользования в единую транспортную систему города. Условия для разработки и производства инновационных электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности созданы на территории инновационных промышленных кластеров экономической зоны «Технополис Москва». Создание транспортных средств нового поколения, которые отвечают потребностям жителей современного мегаполиса, должно стать ключевым стратегическим вектором развития современной транспортной системы столицы России. Ключевыми стратегическими целями должны быть повышение качества жизни населения Москвы и обеспечение национального технологического суверенитета. Модернизация производств в процессе последовательной реализации отраслевой стратегии способна стимулировать развитие инновационных технологий в транспортной сфере и трансформацию транспортной отрасли в масштабах страны. Роль инновационных кластеров Москвы заключается в производстве, проверке технологий на эффективность и стимулировании их распространения во всех регионах страны.

**Ключевые слова:** транспортная стратегия, стратегия мегаполиса, электротранспорт, транспортная инфраструктура, инновационные кластеры

**Цитирование:** Калинин В. С. Стратегическое значение инновационных кластеров Москвы в развитии прогрессивной транспортной инфраструктуры мегаполиса // Стратегирование: теория и практика. 2024. Т. 4. № 2. С. 274–283. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2024-4-2-274-283>

Поступила в редакцию 23.03.2024. Прошла рецензирование 07.04.2024. Принята к печати 14.04.2024.

original article

## Strategic Role of Moscow's Innovation Clusters in Progressive Megalopolis Transport Infrastructure

Vladimir S. Kalinin

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

vladimir.kalinin.msk@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0009-5606-8905>

**Abstract:** The pace of metropolitan life is growing higher and higher. To keep up with it, Moscow residents have to abandon cars and public transport in favor of personal mobility devices, e.g., electric scooters. As a result, the state authorities are developing a unified strategy for urban public transport that would include personal mobility devices and their rent. An effective strategy should integrate all innovative public transport vehicles into a single urban transport system. Technopolis is a special economic zone of innovation clusters in Moscow that offers conditions for design and production of innovative electric individual mobility devices. New-generation vehicles that meet the needs of metropolitan residents will become a key strategic vector in the development of Moscow's transport system. The key strategic goals are to improve the quality of urban life and to ensure the national technological sovereignty. Modernization and consistent implementation of production facilities can stimulate innovative technologies in the transport sector and its progressive transformation nationwide. Moscow's innovation clusters produce innovative technologies, test them, and spread the most effective innovations onto all regions.

**Keywords:** transport strategy, megalopolis strategy, electric transport, transport infrastructure, innovation clusters

**Citation:** Kalinin VS. Strategic Role of Moscow's Innovation Clusters in Progressive Megalopolis Transport Infrastructure. Strategizing: Theory and Practice. 2024;4(2):274–283. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2024-4-2-274-283>

Received 23 March 2024. Reviewed 07 April 2023. Accepted 14 April 2023.

### 莫斯科创新集群在发展大都市先进交通基础设施中的战略重要性

加里宁·弗拉基米尔·谢尔盖耶维奇

莫斯科罗蒙诺索夫国立大学，俄罗斯莫斯科

vladimir.kalinin.msk@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0009-5606-8905>

**摘要:** 莫斯科作为一个现代化大都市，生活节奏快，城市居民必须使用个人代步工具。越来越多的电动代步车投入使用，促使国家集中制定城市公共交通系统发展战略，包括个人代步工具的租赁服务。制定适当的战略可以将所有创新型公共交通工具整合到统一的城市交通系统。在“莫斯科科技城”经济特区的创新产业集群内，为开发和生产创新型电动滑板车和其他个人代步工具创造了最佳条件。创造满足现代大城市居民需求的新一代交通工具应成为俄罗斯首都现代交通系统发展的关键战略载体。主要战略目标应该是提高莫斯科居民的生活质量，确保国家技术主权。在持续实施产业战略的过程中实现生产现代化，可以促进交通运输领域创新技术的发展和全国交通运输业的逐步转型。在这种情况下，莫斯科创新集群的作用是生产、测试技术以提高效率，并促进其在全国各地区的推广

**关键词:** 交通战略、大都市战略、电动交通、交通基础设施、创新集群

编辑部收到稿件的日期：2024年03月23日。 评审日期：2024年04月07日。接受发表的日期：2024年04月14日

## ВВЕДЕНИЕ

С каждым годом увеличивается значение средств индивидуальной мобильности (СИМ), таких как электросамокаты, в жизни населения современного мегаполиса. Согласно принципам урбанистики государству необходимо разработать стратегию развития системы эксплуатации общественного электротранспорта, которая будет включать средства индивидуальной мобильности. Особое значение в разработке соответствующей стратегии имеет опора на зарекомендовавшую себя методологическую базу. В данном исследовании приведены аргументы, которые свидетельствуют о необходимости использования методологии стратегирования академика В. Л. Квинта при разработке стратегии развития системы эксплуатации средств индивидуальной мобильности общего пользования в масштабах городов, регионов и страны<sup>1</sup>.

В современном мире наблюдается тренд на формирование шеринговой экономики в разных сегментах рынка, т. е. тенденция формирования систем совместного потребления. Обозначенный экономический формат характеризуется новой культурой потребления и бизнес-моделью, при реализации которой с помощью современных цифровых платформ у потребителей появляется возможность обмениваться товарами для их временного использования. В качестве таких товаров, используемых жителями мегаполисов на ежедневной основе на принципах аренды, выступают средства индивидуальной мобильности, в частности электросамокаты. Обозначенная экономическая модель основана на коллективном использовании экономических благ и замене традиционного принципа владения транспортным средством на принцип краткосрочной аренды. Совместное потребление основано на принципе большей выгоды от

оплаты временного доступа к продукту по сравнению с его приобретением для последующего владения им<sup>2</sup>.

Также существует тренд на рост количества пользователей электротранспорта, в частности средств индивидуальной мобильности. К средствам индивидуальной мобильности относятся электросамокаты, гироскутеры, моноколёса, сегвеи и пр. Все вышеперечисленные транспортные средства увеличивают качество жизни населения современного мегаполиса за счет возможности выбора индивидуальной траектории движения в городской среде, невысокой стоимости аренды и простоты в эксплуатации<sup>3</sup>. Стратегирование инноваций в сфере электротранспорта способно увеличить уровень жизни и благосостояния жителей мегаполиса, такого как Москва, которые ежедневно пользуются обозначенными устройствами для передвижения по городу, что является ключевой целью стратегии.

Стоит отметить роль тренда разработки стратегий устойчивого развития городов на основании принципов ESG-повестки. Именно взаимосвязь урбанистического развития и сохранения экологического баланса стимулирует органы государственной власти и общество к переходу от эксплуатации традиционных транспортных средств на основе двигателя внутреннего сгорания к использованию электротранспорта в повседневной жизни<sup>4</sup>. Именно инновационные средства индивидуальной мобильности, такие как электросамокаты, позволяют жителям Москвы экономить главный жизненный ресурс – время, столь ценное в современном мире. Соответственно, увеличение комфорта в передвижении, сокращение временных затрат и возможность выбора траектории движения от остановок общественного транспорта до места жительства

<sup>1</sup> Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 1. СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2019. 132 с.

<sup>2</sup> Ильина И. Н. Изменение подходов к процессу генерального планирования городов: трансформация смысла или смена названия // Вопросы государственного и муниципального управления. 2024. № 1. С. 84–109. <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2024-0-1-84-109>

<sup>3</sup> Илькевич С. В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251. <https://doi.org/10.17747/2618-947X-2019-3-238-251>

<sup>4</sup> Захарова О. В., Жеребятёва Н. В. Потенциал теории практик для управления эколого-ориентированным социально-экономическим развитием // Вопросы государственного и муниципального управления. 2024. № 1. С. 61–83. <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2024-0-1-61-83>

или работы являются стратегическими конкурентными преимуществами СИМ.

## ОБЪЕКТЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Объектом исследования являлась система инновационных средств индивидуальной мобильности общего пользования, предметом – стратегирование инновационного развития обозначенной сферы на территории инновационных кластеров Москвы. В качестве научной системы, которая составила основу исследования, использовали методологию стратегирования академика В. Л. Квинта<sup>5</sup>.

Исследовательский подход основан на комплексном использовании общенаучных, философских и логических методов в их взаимосвязи. В исследовании стратегирования системы эксплуатации средств индивидуальной мобильности учтены историческая ретроспектива и правила стратегического мышления. В данной работе использовали основы теории и методологии стратегирования академика В. Л. Квинта и научные идеи представителей кафедры экономической и финансовой стратегии МШЭ МГУ имени М. В. Ломоносова: идеи развития человеческого потенциала, представленные в научных трудах профессора И. В. Новиковой, и основы стратегического брендинга, которые являются предметом исследований канд. экон. наук А. С. Хворостяной<sup>6,7,8</sup>.

Роль методологии заключается в упорядочивании объекта исследования в соответствии с его стремлением к идеальному состоянию. В исследованиях трансформации системы городского общественного транспорта необходимо учитывать то, что

методология является ядром философии, которая лежит в основе науки стратегии<sup>9,10</sup>. Важную роль в практической реализации приведенных в работе результатов исследования играет стратегическое управление рисками, своевременное использование возникающих возможностей и нейтрализация угроз. Каждому исследователю процесса трансформации системы электротранспорта необходимо учитывать фактор неопределенности будущего. Поэтому необходимо вырабатывать такие методы исследования, которые позволят самостоятельно формулировать ориентиры в условиях непрерывной трансформации социально-экономической сферы жизни общества и которые будут способствовать разработке эффективных инновационных стратегий развития<sup>11,12</sup>.

## РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

В современном мире все большую роль начинают играть транспортные средства, которые используют в качестве источника питания электроэнергию. В Москве появляется все больше электросамокатов. В данной статье привели результаты исследования, которое освещает проблему необходимости централизованного регулирования системы эксплуатации средств индивидуальной мобильности (СИМ) для передвижения по городу<sup>13</sup>.

Жители Москвы и других мегаполисов сталкиваются с целым рядом проблем: отсутствие эффективного регулирования использования средств индивидуальной мобильности, нехватка специальных дорожек для движения электросамокатов и других СИМ, неразвитость системы подготовки водителей

<sup>5</sup> Квинт В. Л. Стратегическое управление и экономика на глобальном формирующемся рынке. М.: Бизнес атлас, 2012. 627 с.

<sup>6</sup> Новикова И. В. Концепция стратегии занятости населения в цифровой экономике. Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2020. 254 с. <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2609-9>

<sup>7</sup> Хворостяная А. С. Стратегирование креативной экономики Сингапура: опыт развития трудовых ресурсов // Экономика устойчивого развития. 2023. Т. 54. № 2. С. 136–140.

<sup>8</sup> Калинин В. С. Стратегические перспективы молодежных коммуникативных сообществ в развитии стратегической студенческой коммуникации // Стратегирование: теория и практика. 2023. Т. 3. № 4. С. 472–484. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2023-3-4-472-484>

<sup>9</sup> Апель К.-О. Трансформация философии. М.: Логос, 2001. 338 с.

<sup>10</sup> Аузан А. А., Никишина Е. Н. Социокультурная экономика: как культура влияет на экономику, а экономика – на культуру. М.: Экономический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова, 2021. 200 с.

<sup>11</sup> Кастельс М. Информационная эпоха. Экономика, общество и культура. М.: ГУ ВШЭ, 2000. 606 с.

<sup>12</sup> Калинин В. С. Стратегические перспективы молодежных коммуникативных сообществ...

<sup>13</sup> Астафьев С. А., Астафьева П. С. Влияние средств индивидуальной мобильности на повышение комфортности городской среды // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2024. Т. 26. № 1. С. 70–82. <https://doi.org/10.31675/1607-1859-2024-26-1-70-82>

к использованию СИМ. Данные факторы, являясь ключевыми проблемами в исследуемой сфере, сигнализируют органам государственной власти о необходимости централизованной разработки и реализации единой стратегии развития транспортной системы в масштабе города федерального значения Москва, других регионов и страны<sup>14</sup>.

Одним из первых произведенных в России электросамокатов стал электросамокат «MiR», представленный в 2021 г. зеленоградским заводом «Протон», функционирующим на площадке МИЭТ ОЭЗ «Технополис Москва». Электросамокат «MiR» имел ряд преимуществ, одним из которых стали увеличенные в диаметре колеса, повысившие уровень безопасности пользователей<sup>15</sup>.

Учет имеющегося опыта производства и актуальных технологических требований позволит использовать возможности создания усовершенствованных моделей электротранспорта на территории особой экономической зоны, которая предоставляет условия для фирм-производителей. Увеличение технологичности и эргономичности новых моделей является возможностью для обновления отечественной технологической базы в сфере средств индивидуальной мобильности. В процессе внедрения инноваций значение необходимо придать внедрению технологий интеллектуального управления и безопасной зарядки, а также энергоэффективного освещения. Разработка стратегии интеграции электросамокатов в транспортную сеть города имеет особое значение в современных реалиях<sup>16</sup>.

В процессе формирования технологического суверенитета особую роль играет развитие инновационных промышленных кластеров. Именно на их территории создаются условия для производства систем индивидуальной мобильности, в частности электросамокатов, для нужд города и государства. Например, внедрение электросамокатов может способствовать увеличению эффективности

функционирования не только курьерских и логистических служб, но и государственных структур, таких как Почта России и московский паркинг.

Город Москва нуждается во включении современных инновационных средств индивидуальной мобильности в систему городского общественного транспорта. Ранее уже удалось внедрить в систему городского транспорта службу аренды электровелосипедов. Система эксплуатации электросамокатов в городской среде характеризуется конкуренцией между крупными шеринговыми фирмами. Государству в лице городских транспортных служб, таких как ГУП «Мосгортранс», также может быть выгодно внедрение централизованной системы шеринга электросамокатов, отдавая предпочтение использованию транспортных средств отечественного производства. Это способно стимулировать российские технологические производства к созданию отечественных инновационных продуктов и импортозамещению.

Для разработки и производства электротранспорта могут быть использованы мощности особой экономической зоны «Технополис Москва». Научная направленность города Зеленоград может стимулировать городские власти использовать остановочные пункты общественного транспорта для создания удобных централизованных парковочных мест для электросамокатов с целью предотвращения их беспорядочной и хаотичной парковки.

При проведении OTSW-анализа рынка выявили ключевую угрозу, характерную для исследуемой сферы. Данная угроза заключается в повышенных рисках эксплуатации самокатов в связи с отсутствием безопасной системы обслуживания, в том числе замены аккумуляторов и восполнения энергии. Именно вопросы централизованного регулирования стихийно возникшего сегмента транспортной системы должны быть положены в основу стратегии развития сферы транспорта

<sup>14</sup> Астафьев С. А., Астафьева П. С. Влияние средств индивидуальной мобильности...

<sup>15</sup> В ОЭЗ «Технополис Москва» разработали новую модель самоката для городских шеринговых систем. URL: <https://technomoscow.ru/press/v-oez-tekhnpolis-moskva-razrabotali-novuyu-model-samokata-dlya-gorodskikh-sheringovykh-sistem> (дата обращения: 15.03.2024).

<sup>16</sup> Казаченок В. В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 12. № 2. С. 165–170. <https://doi.org/10.37973/KUI.2021.32.43.005>

в масштабах страны на ближайшие десятилетия. Особую роль при разработке стратегии должна играть методология, которая выступает «каркасом» стратегии<sup>17</sup>. Методология стратегирования академика В. Л. Квинта является зарекомендовавшей себя системой знаний, которая позволяет разрабатывать эффективные стратегии развития. Также она способна стать фундаментальной основой прогрессивных транспортных стратегий, разрабатываемых органами государственной власти<sup>18</sup>.

Соответственно, в стратегической перспективе государству необходимо сфокусироваться на поддержке отечественных производителей СИМ, формулировании эффективных правил регулирования обозначенной сферы и создании необходимой инфраструктуры, включающей сети специализированных дорожек для передвижения СИМ, что способно повысить уровень удобства в передвижении пешеходов. Также необходимо более эффективно интегрировать остановки общественного транспорта в систему шеринга электросамокатов.

В условиях чрезвычайного периода особое значение приобретает аккумуляция человеческого потенциала в масштабах страны в целом и отдельных регионов, городов и кластеров в частности. Об этом в своих научных трудах упоминает профессор И. В. Новикова. Для этого одной из стратегических целей в сфере транспорта должно стать развитие инфраструктуры, необходимой для эксплуатации (передвижения, парковки и обслуживания) средств индивидуальной мобильности, которые являются элементом транспортной системы крупных современных городов.

Таким образом, ключевыми стратегическими приоритетами в развитии транспортной системы являются повышение безопасности пользователей

и создание необходимой транспортной инфраструктуры для передвижения СИМ, а также создание комплексной системы обучения водителей инновационных транспортных средств<sup>19</sup>. Пилотной территорией для внедрения инноваций может стать город Зеленоград как центр отечественной инновационной промышленности, на территории которого располагается часть площадок ОЭЗ «Технополис Москва»<sup>20</sup>.

В условиях чрезвычайного периода, который характеризуется экономической нестабильностью, повышенной неопределенностью будущего, ростом геополитической и социальной напряженности, государству необходимо обеспечить федеральные спецслужбы и армию передовым электротранспортом, в частности электросамокатами особых моделей, произведенных специально для силовых структур, что отвечает потребностям современного мира. Именно высокая мобильность и маневренность электросамокатов в сочетании с бесшумностью может обеспечить спецслужбам возможность более эффективно выполнять свои функции в условиях современной реальности.

Стратегическая роль инновационных промышленных кластеров заключается в импортозамещении технологий, которые стали недоступными из-за внешней санкционной политики<sup>21</sup>. Стоит отметить значимость производства продуктов, которые будут востребованы у жителей города Москва, на площадках особой экономической зоны «Технополис Москва». Примером эффективной диверсификации производства и инновационного развития фирмы-резидента ОЭЗ является завод «Протон», представивший в 2021 г. инновационную модель электросамоката «Мир», созданного на базе отечественного производственного комплекса<sup>22</sup>.

<sup>17</sup> Блауг М. Методология экономической науки, или Как экономисты объясняют. 2-е изд. М.: Журнал Вопросы экономики, 2004. 415 с.

<sup>18</sup> Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 2. СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2020. 164 с.

<sup>19</sup> Рубцова М. В. Проблемы безопасности дорожного движения при использовании средств индивидуальной мобильности в России // Современная наука. 2023. № 2. С. 27–30.

<sup>20</sup> Добрынина М. В., Растимешина Т. В. Университет как драйвер новой промышленной политики России: оценка эффективности (на примере Национального исследовательского университета «Московский институт электронной техники») // Наука и техника. 2023. Т. 23. № 1. С. 67–79. <https://doi.org/10.21122/2227-1031-2024-23-1-67-79>

<sup>21</sup> Громова Е. А. Модель правового регулирования кластеров в Российской Федерации // Russian Journal of Economics and Law. 2024. Т. 18. № 1. С. 121–133. <https://doi.org/10.21202/2782-2923.2024.1.121-133>

<sup>22</sup> В ОЭЗ «Технополис Москва» разработали...

Для того чтобы иметь возможность конкурировать с лучшими фирмами-производителями электротранспорта, отечественным компаниям необходимо использовать эффективные инструменты стратегического брендинга. Именно грамотное управление репутацией бренда и восприятием торговой марки в глазах потребителей может позволить компаниям-производителям масштабировать производство, чтобы выйти на мировой рынок, имея не только инновационный технологический продукт, но и популярный бренд с достойной деловой репутацией, способствующей увеличению спроса и объема продаж<sup>23</sup>.

Таким образом, именно стремление к достижению национального технологического суверенитета в процессе реализации отраслевой стратегии развития может стимулировать развитие российских технологических разработок, в том числе в сфере электротранспорта, и отечественного производства инновационных продуктов в исследуемом сегменте рынка<sup>24</sup>.

## ВЫВОДЫ

Стратегическим принципом развития системы электротранспорта в стране, включая сегмент рынка, ориентированный на шеринг средств индивидуальной мобильности, должно стать участие в глобальной конкуренции. Фирмам-резидентам кластера необходимо стремиться быть конкурентоспособными в глобальном масштабе<sup>25</sup>. Кластеру необходимо стимулировать производство инновационных технологий, которые обладают наибольшим потенциалом развития и использования

в обозначенной сфере. Для того чтобы достичь стратегического лидерства в будущем, необходимо изучать эффективные инструменты развития, которые используют лидеры индустрии на международном рынке<sup>26</sup>.

Создание транспортных средств нового поколения, которые отвечают потребностям жителей современного мегаполиса, должно стать ключевым стратегическим вектором развития современной транспортной системы столицы России. Ключевой стратегической целью должно быть повышение качества жизни жителей Москвы. ОЭЗ «Технополис Москва» характеризуется инфраструктурными преимуществами и удобством логистики, а также льготами и преференциями, которые позволяют резидентам инновационных кластеров, располагающихся на территории ОЭЗ, направить имеющиеся ресурсы на создание конкурентных технологических разработок и совершенствование продуктовых линеек. Это должно стать ключевым приоритетом для большинства фирм-резидентов ОЭЗ в условиях ориентации на обеспечение национального технологического суверенитета. Модернизация производств в процессе последовательной реализации отраслевой стратегии способна стимулировать активное развитие инновационных технологий в транспортной сфере и прогрессивную трансформацию транспортной отрасли в масштабах страны. Роль инновационных кластеров Москвы заключается в производстве, проверке технологий на эффективность и стимулировании их распространения во всех регионах страны.

## ЛИТЕРАТУРА

- Апель К.-О. Трансформация философии. М.: Логос, 2001. 338 с.
- Астафьев С. А., Астафьева П. С. Влияние средств индивидуальной мобильности на повышение комфортности городской среды // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2024. Т. 26. № 1. С. 70–82. <https://doi.org/10.31675/1607-1859-2024-26-1-70-82>

<sup>23</sup> Хворостяная А. С. Стратегирование национальных брендов молодежной инновационной экосистемы креативной экономики (опыт Южной Кореи) // Управленческое консультирование. 2023. Т. 171. № 3. С. 46–56. <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2023-3-46-56>

<sup>24</sup> Концептуальное будущее Кузбасса: стратегические контуры приоритетов развития до 2071 г. 50-летняя перспектива / под науч. ред. В. Л. Квинта. Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2022. 283 с. <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2812-3>

<sup>25</sup> Квинт В. Л. Стратегическое лидерство Амира Тимура: комментарии к Уложению. СПб.: ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2021. 204 с.

<sup>26</sup> Kvint V. The global emerging market: Strategic management and economics. New York: Routledge, 2009. 488 p. <https://doi.org/10.4324/9780203882917>

- Аузан А. А., Никишина Е. Н. Социокультурная экономика: как культура влияет на экономику, а экономика – на культуру. М.: Экономический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова, 2021. 200 с.
- Блауг М. Методология экономической науки, или Как экономисты объясняют. 2-е изд. М.: Журнал Вопросы экономики, 2004. 415 с.
- Громова Е. А. Модель правового регулирования кластеров в Российской Федерации // Russian Journal of Economics and Law. 2024. Т. 18. № 1. С. 121–133. <https://doi.org/10.21202/2782-2923.2024.1.121-133>
- Добрынина М. В., Растимешина Т. В. Университет как драйвер новой промышленной политики России: оценка эффективности (на примере Национального исследовательского университета «Московский институт электронной техники») // Наука и техника. 2023. Т. 23. № 1. С. 67–79. <https://doi.org/10.21122/2227-1031-2024-23-1-67-79>
- Захарова О. В., Жеребятьева Н. В. Потенциал теории практик для управления эколого-ориентированным социально-экономическим развитием // Вопросы государственного и муниципального управления. 2024. № 1. С. 61–83. <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2024-0-1-61-83>
- Ильина И. Н. Изменение подходов к процессу генерального планирования городов: трансформация смысла или смена названия // Вопросы государственного и муниципального управления. 2024. № 1. С. 84–109. <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2024-0-1-84-109>
- Илькевич С. В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251. <https://doi.org/10.17747/2618-947X-2019-3-238-251>
- Казаченок В. В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 12. № 2. С. 165–170. <https://doi.org/10.37973/KUI.2021.32.43.005>
- Калинин В. С. Стратегические перспективы молодежных коммуникативных сообществ в развитии стратегической студенческой коммуникации // Стратегирование: теория и практика. 2023. Т. 3. № 4. С. 472–484. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2023-3-4-472-484>
- Кастельс М. Информационная эпоха. Экономика, общество и культура. М.: ГУ ВШЭ, 2000. 606 с.
- Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 1. СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2019. 132 с.
- Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 2. СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2020. 164 с.
- Квинт В. Л. Стратегическое лидерство Амира Тимура: комментарии к Уложению. СПб.: ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2021. 204 с.
- Квинт В. Л. Стратегическое управление и экономика на глобальном формирующемся рынке. М.: Бизнес атлас, 2012. 627 с.
- Концептуальное будущее Кузбасса: стратегические контуры приоритетов развития до 2071 г. 50-летняя перспектива / под науч. ред. В. Л. Квинта. Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2022. 283 с. <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2812-3>
- Новикова И. В. Концепция стратегии занятости населения в цифровой экономике. Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2020. 254 с. <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2609-9>
- Рубцова М. В. Проблемы безопасности дорожного движения при использовании средств индивидуальной мобильности в России // Современная наука. 2023. № 2. С. 27–30.
- Хворостяная А. С. Стратегирование креативной экономики Сингапура: опыт развития трудовых ресурсов // Экономика устойчивого развития. 2023. Т. 54. № 2. С. 136–140.



- Хворостяная А. С. Стратегирование национальных брендов молодежной инновационной экосистемы креативной экономики (опыт Южной Кореи) // Управленческое консультирование. 2023. Т. 171. № 3. С. 46–56. <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2023-3-46-56>
- Kvint V. The global emerging market: Strategic management and economics. New York: Routledge, 2009. 488 p. <https://doi.org/10.4324/9780203882917>

## REFERENCES

- Apel' K.-O. Transformatsiya filosofii [Transformation of philosophy]. Moscow: Logos; 2001. 338 p. (In Russ.)
- Astafiev SA, Astafieva PS. Influence of personal mobility devices on environmental amenities. Journal of Construction and Architecture. 2024;26(1):70–82. (In Russ.) <https://doi.org/10.31675/1607-1859-2024-26-1-70-82>
- Auzan AA, Nikishina EN. Sotsiokul'turnaya ehkonomika: kak kul'tura vliyaet na ehkonomiku, a ehkonomika – na kul'turu [Sociocultural economics: how culture and economy affect each other]. Moscow: Faculty of Economics of Lomonosov Moscow State University; 2021. 200 p. (In Russ.)
- Blaug M. Metodologiya ehkonomicheskoy nauki, ili Kak ehkonomisty ob"yasnyayut. 2-e izd [Methodology of economic science, or Economists explain. 2nd ed.]. Moscow: Zhurnal Voprosy ehkonomiki; 2004. 415 p. (In Russ.)
- Gromova EA. Model of legal regulation of clusters in the Russian Federation. Russian Journal of Economics and Law. 2024;18(1):121–133. (In Russ.) <https://doi.org/10.21202/2782-2923.2024.1.121-133>
- Dobrynina MV, Rastimeshina TV. University as a driver of new industrial policy of Russia: Efficiency evaluation (using the case of National Research University of Electronic Technology). Science and Technique. 2023;23(1):67–79. (In Russ.) <https://doi.org/10.21122/2227-1031-2024-23-1-67-79>
- Zakharova OV, Zherebyateva NV. The management of greening societies using practice theories. Public Administration Issues. 2024;(1):61–83. (In Russ.) <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2024-0-1-61-83>
- Ilina IN. Changing the approach to urban master planning: transformation of meaning or name change. Public Administration Issues. 2024;(1):84–109. (In Russ.) <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2024-0-1-84-109>
- Ilkevich SV. The sources of competitive advantages of electric scooter sharing services. Strategic Decisions and Risk Management. 2019;10(3):238–251. (In Russ.) <https://doi.org/10.17747/2618-947X-2019-3-238-251>
- Kazachonok VV. Personal mobility devices: Legal regulation. Bulletin of the Kazan Law Institute of Mia of Russia. 2021;12(2):165–170. (In Russ.) <https://doi.org/10.37973/KUI.2021.32.43.005>
- Kalinin VS. Prospects of youth communication communities in strategic student communication. Strategizing: Theory and Practice. 2023;3(4):472–484. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2023-3-4-472-484>
- Kastel's M. Informatsionnaya ehpokha. Ehkonomika, obshchestvo i kul'tura [The rise of the network society, the information age: Economy, society and culture]. Moscow: GU VSHEH; 2000. 606 p. (In Russ.)
- Kvint VL. The concept of strategizing. Vol. 1. St. Petersburg: NWIM RANEPА; 2019. 132 p. (In Russ.)
- Kvint VL. The concept of strategizing. Vol. 2. St. Petersburg: NWIM RANEPА; 2020. 164 p. (In Russ.)
- Kvint VL. The strategic leadership of Amir Timur: Comments on the Code. St. Petersburg: NWIM RANEPА; 2021. 204 p. (In Russ.)
- Kvint VL. The global emerging market: strategic management and economics. Moscow: Biznes atlas; 2012. 627 p. (In Russ.)

- Kvint VL, Alimuradov MK, Zadorozhnaya GV, Astapov KL, Alabina TA, Bakhtizin AR, et al. A conceptual future for the Kuzbass region: Strategic outlines of developmental priorities through 2071, a 50-year perspective. Kemerovo: Kemerovo State University; 2022. 283 p. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2812-3>
- Novikova IV. The concept of employment strategy for the digital economy. Kemerovo: Kemerovo State University; 2020. 254 p. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2609-9>
- Rubtsova MV. Problems of road safety when using means of individual mobility in Russia. Modern Science. 2023;(2):27–30. (In Russ.)
- Khvorostyanaya AS. Strategizing Singapore’s creative economy: experience in workforce development. Economics of Sustainable Development. 2023;54(2):136–140. (In Russ.)
- Khvorostyanaya AS. Strategizing of the creative economy youth innovation ecosystem national brands (South Korean experience). Administrative Consulting. 2023;171(3):46–56. (In Russ.) <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2023-3-46-56>
- Kvint V. The global emerging market: Strategic management and economics. New York: Routledge; 2009. 488 p. <https://doi.org/10.4324/9780203882917>

**КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ:** Автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и/или публикации данной статьи.

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ:** Калинин Владимир Сергеевич, аспирант кафедры экономической и финансовой стратегии Московской школы экономики, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия; [vladimir.kalinin.msk@gmail.com](mailto:vladimir.kalinin.msk@gmail.com); <https://orcid.org/0009-0009-5606-8905>

**CONFLICTS OF INTEREST:** The author declared no potential conflicts of interests regarding the research, authorship, and/or publication of this article.

**ABOUT AUTHOR:** Vladimir S. Kalinin, PhD candidate of the Department of Economic and Financial Strategy of the Moscow School of Economics, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia; [vladimir.kalinin.msk@gmail.com](mailto:vladimir.kalinin.msk@gmail.com); <https://orcid.org/0009-0009-5606-8905>