

В диссертационный совет 24.2.386.04,
созданный на базе федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования
«Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию

Савина Глеба Владимировича

на тему «Методология городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем», представленную на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – «Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)»

Актуальность избранной темы

Современная парадигма глобального экономического развития характеризуется беспрецедентной динамикой и турбулентностью, что инициирует глубокую трансформацию факторов, определяющих концентрацию населения и ведение хозяйственной деятельности в крупнейших городских агломерациях. В условиях становления технологических укладов Индустрии 4.0 и 5.0 стратегическим драйвером роста становится не просто автоматизация отдельных процессов, а комплексная цифровая трансформация транспортно-логистических систем на основе платформенных решений. Данные процессы сопряжены с фундаментальной сменой потребительских паттернов, требующих реализации и внедрения интеллектуальных алгоритмов управления потоками в режиме реального времени. Традиционные детерминанты развития транспортной инфраструктуры в условиях дефицита городского пространства и усложнения связей между контрагентами зачастую демонстрируют свою ограниченность, не обеспечивая необходимой адаптивности и устойчивости систем. Обострение транспортных проблем и снижение мобильности населения требуют поиска инновационных форм взаимодействия, таких как экономика беспилотный транспорт и бесшовные мультимодальные цепи поставок.

Формирование высокотехнологичных транспортно-пересадочных систем позволяет не только минимизировать временные лаги, но и повысить общий уровень экономической и информационной безопасности городской среды. Таким образом, потребность в разработке адаптивного методологического инструментария управления городскими ТЛС в условиях тотальной диджитализации обуславливает высокую актуальность и своевременность представленного исследования.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

Обоснованность положений исследования базируется на использовании комплексного методологического аппарата, интегрирующего фундаментальные принципы системного анализа, теории транспортной логистики и концепции цифровых экосистем. Теоретический фундамент работы опирается на критический синтез классических учений и современных трудов отечественных и зарубежных ученых в области цифровой экономики и управления цепями поставок в условиях неопределенности. Научные выводы диссертации Савина Г.В. логически

детерминированы результатами анализа глобальных и региональных трендов развития интеллектуальных транспортных систем и платформенных моделей ведения бизнеса. Достоверность авторских предложений подтверждается их масштабной апробацией на ведущих международных научно-практических форумах, а также внедрением разработанных методик в деятельность субъектов транспортного комплекса, что верифицирует практическую значимость предложенного инструментария цифровизации городских ТЛС.

Достоверность и новизна полученных результатов

Достоверность результатов обеспечена опорой на базовые постулаты экономической теории и междисциплинарный подход. В работе задействована репрезентативная информационно-эмпирическая база, включающая государственную статистику, данные мониторинга цифровых платформ и результаты авторских полевых исследований оценки качества транспортно-логистического обслуживания. Использование методов предиктивной аналитики, кластерного анализа и машинного обучения позволило обеспечить высокую верифицируемость полученных данных и нивелировать влияние субъективных факторов при оценке эффективности инноваций.

Научная новизна исследования заключается в обосновании авторской методологии экосистемного управления городскими ТЛС, функционирующими в условиях ускоренной цифровой трансформации и изменения парадигмы рыночного взаимодействия – городской логистики.

К наиболее значимым результатам новизны, выносимым на защиту, относятся:

- уточнена дефиниция «мобильная ТЛС умного города» как динамической цифровой экосистемы, интегрирующей механизмы организации, функционирования и развития для обеспечения глобальной связности пространства города;

- выделены смарт-процессы и систематизированы факторы, влияющие на мобильность в мегаполисе, что позволяет оптимизировать структуру логистических издержек за счет синергии участников платформенного взаимодействия;

- разработан комплексный инструментарий, позволяющий квантифицировать синергетический эффект от внедрения сквозных технологий. В отличие от существующих подходов, методика учитывает экстерналии – сокращение «скрытых» временных потерь и рост индекса устойчивого развития городской среды;

- предложена модель проектирования мобильных ТЛС умного города как интеллектуальных цифровых хабов, обеспечивающих высокоскоростную координацию пассажиро- и грузопотоков на основе анализа больших данных;

- сформулированы рекомендации по трансформации бизнес-процессов участников рынка по вектору создания единой доверенной платформенной среды, где конкуренция видов транспорта сменяется их интеграцией через общие цифровые сервисы и предиктивный мониторинг.

Теоретическая и практическая значимость полученных автором результатов

Теоретическая значимость заключается в приращении научного знания в области методологии управления мобильной ТЛС через призму экосистемного подхода и цифровой прослеживаемости. Автором методологически обоснованы механизмы формирования «бесшовной» среды и классифицированы факторы эволюции бизнес-моделей в условиях становления цифрового пространства

агломераций. Практическая значимость работы определяется возможностью использования авторского прикладного инструментария органами исполнительной власти при разработке стратегий транспортно-логистического развития и проектировании транспортно-логистического каркаса городов будущего. Внедрение рекомендаций по формированию интегрированных экосистем в транспортный каркас региона способствует существенному снижению совокупных логистических издержек, минимизации рисков экономической безопасности и адаптации бизнес-стратегий компаний к новым требованиям цифрового потребления.

Оценка содержания диссертации, ее завершенность

Диссертационное исследование Г.В. Савина представляет собой логически завершенный научный труд, характеризующийся методологической целостностью и системным подходом. Работа полностью соответствует паспорту специальности 5.2.3, а ее структура (5 глав, 411 страниц) обеспечивает глубокую аргументацию авторской гипотезы и достоверность полученных результатов.

Во введении автор лаконично обосновывает актуальность темы, диктуемую переходом к Индустрии 4.0 и 5.0. Сформулирована цель исследования – разработка методологии управления городскими транспортно-логистическими системами (ТЛС) на базе принципов «бесшовности» и цифровой координации потоковых процессов.

В первой главе проводится исследование генезиса научных подходов к городской логистике. Автор уточняет категориальный аппарат, определяя ТЛС умного города как динамическую экосистему. Исследованы системные противоречия урбанизации и обосновано выделение городской логистики в самостоятельное научное направление, обеспечивающее эффективность мезоуровневых систем в едином информационном поле.

Во второй главе формируется фундаментальный базис исследования. Автор позиционирует городскую логистику как междисциплинарную платформу, где центральное место занимает механизм адаптивной логистической координации (стр. 81), который рассматривается не просто как сумма управленческих действий, а как динамическая детерминанта, обеспечивающая устойчивость мобильности в условиях высокой турбулентности среды. Особое внимание уделено концепту «экосистема ТЛС умного города» (стр. 81-82). Диссертант доказывает, что замещение линейных цепей поставок распределенными цифровыми экосистемами позволяет синхронизировать интересы стейкхолдеров и реализовать рациональный способ определения адаптивной эффективности транспортировки. Автор углубляет теорию инфраструктуры, предлагая интеграцию логистических центров в структуру транспортно-коммуникационных коридоров (стр. 87-88), обеспечивающих связность городского пространства. Концептуально оформлен институт городской мобильности (стр. 90) как регуляторный орган, минимизирующий транзакционные издержки и системные трения. Технологический фундамент главы опирается на синергию концепций Индустрии 4.0 и 5.0, что позволило автору разработать многомерную интегрированную потоковую модель (стр. 105-108). Предложенный математический инструментарий оценки перегруженности (стр. 114) позволяет перевести управление ТЛС в плоскость точных цифровых данных, обеспечивая доказательную базу для минимизации временных и финансовых потерь агломерации.

В третьей главе реализуется комплексный сравнительный анализ цифровой

трансформации мировых мегаполисов. На основе триады «экономика – мобильность – управление» предложен авторский многовариантный алгоритм развития ТЛС, позволяющий гибко адаптировать стратегии под специфику конкретных территорий (стр. 152). Значимым научным результатом главы является моделирование института городской мобильности (стр. 160-166). Автор обосновывает необходимость перехода к децентрализованной экосистеме ТЛС (стр. 173) на базе пиринговых сетей и механизмов токенизации. Доказано, что использование технологий распределенного реестра не только повышает достоверность данных, но и создает рыночные стимулы для самообновления инфраструктуры, снижая нагрузку на бюджет города.

Разработанный блок типовых смарт-контрактов (стр. 176–181) позволяет выстроить более эффективную экосистему. Внедрение автоматизированных протоколов исполнения обязательств превращает городскую логистику в интеллектуальную саморегулирующуюся среду, способную оперативно реагировать на вызовы экономической безопасности.

В четвертой главе фокус исследования смещается на прикладные аспекты проектирования высокотехнологичной компонентной структуры ТЛС мегаполиса. Автор исходит из постулата, что современная мобильная система должна базироваться на принципах сквозной цифровой прослеживаемости и интеллектуального мониторинга грузовых и пассажирских потоков в режиме реального времени. Особое внимание уделено развитию математического аппарата исследования. Автором реализована многоэтапная процедура предобработки массивов данных, интегрированных в потоковую модель. В ходе исследования был сгенерирован и научно обоснован уникальный целевой признак – «стандартизированная перегруженность» мобильной ТЛС. Для верификации полученных результатов автор применил передовые методы машинного обучения, что позволило достичь беспрецедентной точности прогнозирования логистических сбоев и узких мест инфраструктуры (стр. 199).

При анализе карты мобильности (стр. 202–203) автором выявлены фундаментальные барьеры, препятствующие переходу к устойчивому развитию: системное игнорирование приоритетности общественного транспорта в общей структуре трафика, критически низкий уровень внедрения технологий интернет-вещей (IoT) в процессы управления физической инфраструктурой.

Автор аргументированно доказывает, что экстенсивная модель урбанизации привела к деградации пропускной способности магистралей. В качестве конструктивной альтернативы предложена концепция киберфизической мобильной системы, предполагающая масштабную имплементацию беспилотных транспортных средств и достижение высшего уровня межфункциональной координации. На этой основе разработаны и верифицированы базовые модели ТЛС умного города (стр. 211), детально описаны качественные признаки мобильности для каждой из них (стр. 213–217), а также сформированы прогностические модели, позволяющие количественно оценить потенциальные экономические потери для всех участников экосистемы в случае нарушения параметров устойчивости (стр. 223–225).

Пятая глава носит выраженный рекомендательный характер и направлена на формирование долгосрочной стратегии трансформации городских систем для органов государственной власти и крупного бизнеса. Автор предлагает перейти от

фрагментарной автоматизации к созданию единой платформенной среды взаимодействия участников рынка (стр. 243). Центральным элементом предложенной архитектуры является интегрированная цифровая платформа, которая выступает не просто информационным посредником, а регулятором, обеспечивающим «бесшовность» перевозочного процесса. Это подразумевает внедрение единых платежных систем, сквозных сервисов информирования и механизмов динамического распределения ресурсов.

В главе детально проработаны сценарии развития ТЛС до 2030–2050 годов, учитывающие глобальные тренды. Предложен переход к управлению на базе распределенного реестра данных, позволяющий использовать консолидированные смарт-контракты для автоматического исполнения обязательств, что радикально повышает уровень доверия между контрагентами и снижает транзакционные издержки (стр. 274). Автор разрабатывает систему нейтрализации угроз, связанных с цифровизацией. Сформулированы методические подходы к мониторингу киберрисков в условиях функционирования критической транспортной инфраструктуры.

Итогом раздела стали рекомендации по развитию института городской мобильности. Автор доказывает, что создание такого института позволит обеспечить адаптивную координацию всех потоковых процессов, переводя городскую среду в состояние гибкого интеллектуального пространства, способного к самоорганизации в условиях неопределенности. Такое методическое решение обеспечивает не только рост мобильности, но и долгосрочную финансово-экономическую устойчивость транспортного комплекса региона.

В заключении резюмируются итоги работы. Подтверждено, что внедрение адаптивных моделей на базе цифровых платформ является безальтернативным вектором обеспечения устойчивости городских систем. Сформулированы рекомендации для органов власти и определены перспективы изучения киберфизических логистических систем.

Таким образом, диссертация Г.В. Савина является фундаментальным, завершенным трудом, вносящим значительный вклад в развитие методологии городской логистики и формирование мобильных транспортных систем современного мегаполиса.

Достоинства и недостатки в содержании и оформлении диссертации, влияние отмеченных недостатков на качество исследования

Автором сформирован целостный научно-методологический аппарат управления городскими транспортно-логистическими системами (ТЛС) как динамическими экосистемами. Введение категории «институт городской мобильности» позволяет по-новому взглянуть на регуляторную среду мегаполиса в условиях Индустрии 4.0 и 5.0. В работе также успешно синтезированы современные ИТ-инструменты (блокчейн, смарт-контракты, Big Data) с классическими логистическими принципами. Особую ценность представляет обоснование перехода к децентрализованным моделям управления и платформенному взаимодействию участников рынка. Использование методов машинного обучения, кросс-валидации и предиктивной аналитики для расчета «стандартизированной перегруженности» обеспечивает объективность выводов и минимизирует риски субъективных оценок,

что крайне важно для принятия стратегических управленческих решений. Внушительный объем эмпирических данных (136 наглядных материалов, более 700 источников) и разработка сценариев развития ТЛС до 2050 года свидетельствуют о фундаментальном характере труда и его завершенности как научно-квалификационной работы.

Однако в работе присутствуют некоторые недостатки. При обосновании широкого внедрения интернета вещей и беспилотных систем, автор уделяет значительное внимание эффективности, однако вопросы нейтрализации специфических цифровых угроз и обеспечения живучести ТЛС при кибератаках могли бы быть проработаны более детально. Предложенный в третьей главе механизм токенизации и использования пиринговых сетей для финансирования ТЛС (стр. 173) носит во многом концептуальный характер и требует более глубокого обоснования с точки зрения финансовой устойчивости муниципальных бюджетов.

Отмеченные недостатки носят преимущественно дискуссионный характер и не снижают общую научную ценность диссертации. Вопросы кибербезопасности являются крайне сложной междисциплинарной областью, и их частичное освещение в рамках экономической работы вполне допустимо. Дискуссионность механизмов токенизации лишь подчеркивает инновационный характер исследования и намечает перспективные векторы для дальнейших научных изысканий.

В целом, выявленные замечания не влияют на достоверность научных положений, обоснованность выводов и высокую практическую значимость разработанного автором инструментария. Работа Г.В. Савина является фундаментальным вкладом в развитие методологии городской логистики.

Соответствие автореферата основному содержанию диссертации

Автореферат соответствует содержанию диссертационной работы, раскрывает цель и задачи исследования, содержит описание положений, выносимых на защиту.

Соответствие диссертации и автореферата требованиям ГОСТ Р 7.0.11-2011. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления. М.: Стандартинформ. – 2012

Диссертация и автореферат соответствуют требованиям ГОСТ Р 7.0.11– 2011. «Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления».

Заключение о соответствии диссертационного исследования требованиям ВАК Министерства науки и высшего образования РФ

Представленное диссертационное исследование Савина Глеба Владимировича на тему «Методология городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем» является фундаментальным научным трудом, который в полной мере отвечает требованиям «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ.

Анализ содержания и структуры работы позволяет сделать следующие выводы.

Научное единство и личный вклад автора (п. 10). Диссертация представляет собой логически завершенную, самостоятельно выполненную научно-квалификационную работу, обладающую строгим внутренним единством. Автором предложена оригинальная концепция формирования мобильных ТЛС как цифровых

экосистем, что подтверждает его значительный личный вклад в развитие современной теории логистики (п. 9). В работе успешно решена критически важная научная задача – разработка методологического инструментария планирования и прогнозирования объемных показателей перевозок в условиях беспрецедентной геополитической турбулентности, санкционного давления и высокой волатильности макроэкономических факторов. Предложенные решения по адаптивной координации потоков характеризуются научной новизной и обеспечивают устойчивость функционирования транспортного каркаса мегаполиса.

Апробация и полнота публикации результатов (п. 11). Основные концептуальные положения и практические результаты исследования получили широкое признание в научном сообществе и прошли масштабную апробацию на международных и национальных форумах. Общий объем публикационной активности соискателя впечатляет: автором опубликована 101 научная работа (п. 13), в том числе 31 статья в ведущих рецензируемых изданиях, включенных в перечень ВАК Минобрнауки РФ. Данный факт свидетельствует о высокой степени достоверности и глубокой проработке выносимых на защиту положений.

Соблюдение научной этики и академическая честность (п. 14). Соискателем в полной мере соблюдены требования научной этики и принципы академической честности. Текст диссертации содержит корректные ссылки на всех цитируемых авторов и источники заимствования. Использование идей, статистических данных и результатов исследований сторонних ученых оформлено в строгом соответствии с установленными стандартами, что подтверждает корректность использования чужого материала при формировании авторской позиции.

Практическая и социально-экономическая значимость. Диссертация Савина Г.В. не ограничивается теоретическими изысканиями, а содержит конкретный прикладной инструментарий, адаптированный для внедрения в деятельность транспортно-логистических компаний и органов муниципального управления. Предложенные модели формирования «бесшовной» транспортной среды и развития интеллектуальных хабов имеют стратегическое значение для повышения качества жизни городского населения и укрепления экономической безопасности региональных транспортных систем. Разработанные алгоритмы позволяют минимизировать логистические издержки и временные потери пассажиров, что подтверждает высокую хозяйственную ценность работы.

Резюмируя вышеизложенное, следует констатировать, что диссертационное исследование Савина Г.В. на тему «Методология городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем» представляет собой фундаментальный, завершённый научный вклад в развитие современной экономической мысли. Работа приобретает особую стратегическую значимость в условиях глобального перехода к цифровой экономике и технологическим укладам Индустрии 4.0 и 5.0, формируя концептуальный базис для построения адаптивных и высокотехнологичных городских агломераций. Представленная диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук является глубокой научно-квалификационной работой, в которой на основании многолетних системных исследований автора разработаны инновационные теоретико-методологические положения. Данная совокупность научных результатов – от уточнения понятийного

аппарата «мобильных ТЛС» до проектирования цифровых институтов управления мобильностью – по праву может быть квалифицирована как крупное научное достижение в области региональной и отраслевой экономики.

Авторская методология городской логистики, базирующаяся на принципах бесшовности, платформенной интеграции и предиктивной аналитики, позволяет эффективно решать задачи обеспечения экономической безопасности и устойчивого развития транспортных каркасов мегаполисов в условиях высокой неопределенности внешней среды. Масштаб проведенного исследования, глубина теоретических обобщений и подтвержденная актами внедрения практическая значимость позволяют утверждать, что работа полностью соответствует всем требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ, предъявляемым к докторским диссертациям.

На основании вышеуказанного, автор исследования – Савин Глеб Владимирович – безусловно заслуживает присуждения искомой ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Официальный оппонент,

Дмитриев Александр Викторович,

доктор экономических наук, доцент

по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика)

наименование организации: Северо-Западный институт управления – филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»


почтовый адрес: 199178, г. Санкт-Петербург, вн. тер. г. муниципальный округ Васильевский, пр-кт Средний В.О., д. 57/43, литера А

тел./факс: +7 (812) 335-94-94

адрес электронной почты: dmitriev-av@ranepa.ru


должность в организации: заведующий кафедрой «Экономическая безопасность»

«06» апреля 2026 г.


 А. В. Дмитриев

Я, Дмитриев Александр Викторович, даю согласие на включение своих персональных данных, содержащихся в настоящем отзыве, в документы, связанные с защитой диссертации Савина Глеба Владимировича, и их дальнейшую обработку.

«06» апреля 2026 г.

 А. В. Дмитриев

Подпись А.В. Дмитриева удостоверяю:


Ю.А. Тюрина, Заместитель директора СЗИУ РАНХиГС,
доктор социологических наук, доцент.

С отзывом ознакомлен
27.05.2026
