



УТВЕРЖДАЮ  
Первый проректор РУТ(МИИТ)  
кандидат философских наук

В.С. Тимонин  
2026 г.

**ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ**  
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)

**1. Актуальность темы диссертационного исследования**

Современный этап мирового развития характеризуется стремительной сменой парадигм. Глобальные процессы заставляют нас радикально пересмотреть подходы к экономическому росту и принципам концентрации населения в крупных агломерациях. Мы находимся в эпицентре перехода к технологическим стандартам Индустрии 4.0 и 5.0, где ключевую роль играют не просто машины, а их интеллектуальное взаимодействие с человеком и окружающей средой. В этих условиях транспортные и логистические операции перестают быть вспомогательными процессами. Они выходят на принципиально новый цифровой уровень, становясь фундаментом для формирования глобальных трендов. Конкурентная среда сегодня диктует свои правила: будущее мегаполисов теперь неразрывно связано с интеллектуальными системами и автономными алгоритмами, которые способны предугадывать поведение клиентов и адаптироваться к нему в режиме реального времени.

Несмотря на видимый технологический бум, теоретическая база городских транспортно-логистических систем (ТЛС) существенно отстает от реальности. Традиционный методологический аппарат, используемый сегодня, демонстрирует свою ограниченность. Во-первых, локальность решений: большинство подходов фокусируется либо исключительно на оптимизации

общественного транспорта, либо на точечном улучшении цепей поставок в границах отдельных муниципалитетов. Во-вторых, пространственный дефицит: критическая нехватка свободного места в городах порождает проблемы мобильности и ведет к деградации экологической обстановки. Статистические данные подтверждают остроту проблемы: в городах-миллионниках уровень транспортной перегруженности колеблется в диапазоне 53-66%. Это не просто цифры на дорожных табло – это колоссальные временные задержки и прямые экономические потери. Подсчитано, что каждый житель мегаполиса ежегодно теряет в среднем более 100\$ из-за неэффективности текущих логистических моделей.

Для преодоления системного кризиса требуется переход к реализации концепции «мобильность как услуга», что подразумевает создание единой городской экосистемы, где транспортно-логистические потоки синхронизированы и бесшовны. Ключевыми инструментами такой трансформации выступают: искусственный интеллект, необходимый для анализа массивов данных и синхронизации сложнейших логистических цепочек; цифровые двойники, позволяющие проектировать логистические системы и позволяет моделировать сценарии развития города и тестировать решения до их физического воплощения; интернет вещей и распределенные реестры становятся критически важными при внедрении высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). Они обеспечивают безопасность и прозрачность взаимодействия беспилотников на дорогах общего пользования.

Будущее городской логистики лежит в плоскости системного анализа и экосистемного подхода. Необходимо исследовать механизмы координации между всеми участниками процесса: от муниципальных властей до частных операторов доставки и конечных потребителей. Создание единой системы управления, базирующейся на принципах «умной мобильности» и адаптивных моделях, превращается из теоретической задачи в практическую необходимость. Исследования в этом направлении в контексте становления цифровой экономики позволяют не только минимизировать финансовые потери, но и создать мощный импульс для устойчивого развития. Таким образом, разработка новых теоретико-методологических основ городской логистики является одной из самых актуальных и приоритетных задач современной отечественной науки, открывая путь к созданию эффективной, безопасной и экологичной городской среды будущего.

## **2. Значимость полученных автором диссертации результатов для развития экономической науки**

Теоретическая ценность диссертационного исследования заключается в проведении фундаментального анализа и последующем существенном дополнении методологического аппарата современной городской логистики. В условиях глобальной цифровой трансформации и перехода к парадигмам Индустрии 4.0 и 5.0, автор предлагает качественное обновление теоретической базы отрасли. Во-первых, в работе концептуально обосновано применение экосистемного подхода к управлению транспортно-логистическими системами (ТЛС). Автор не просто рассматривает логистику как совокупность операций, а исследует глубокие механизмы координации в различных функциональных сферах мегаполиса. Во-вторых, особое теоретическое значение имеет интеграция принципов кумулятивной причинности в логистические модели, что позволяет учитывать синергетические эффекты и самоорганизующиеся процессы, возникающие при концентрации городского населения и технологий. В-третьих, разработанные положения о принципах функционирования киберфизических систем в логистике значительно расширяют научные представления об интегрированных интеллектуальных средах. В-четвертых, предложенный методологический инструментарий управления развитием мобильных ТЛС умного города формирует передовой вектор в изучении инноваций. Работа закладывает фундаментальный базис для будущих исследований в области автономных транспортных коридоров и полностью автоматизированных логистических хабов, создавая теоретический мост между классической экономикой и технологиями будущего.

Практическая значимость исследования подтверждается возможностью прямой имплементации авторских разработок в реальный сектор экономики и систему муниципального управления. Результаты работы имеют прикладной характер и направлены на решение острых социально-экономических проблем современных агломераций. Разработанные алгоритмы, базирующиеся на методах машинного обучения, позволяют в режиме реального времени оптимизировать внутригородские перемещения. Это создает реальный механизм для снижения критической транспортной перегруженности и минимизации временных затрат населения. Практические рекомендации по использованию децентрализованных реестров (блокчейн) обеспечивают беспрецедентный уровень достоверности и безопасности информационного обмена, что критически важно для создания «доверенной среды» внутри единой городской экосистемы, где взаимодействуют тысячи независимых участников. Предложенные в диссертации модели могут быть использованы в

качестве интеллектуальной надстройки при проектировании систем управления высокоавтоматизированными транспортными средствами (ВАТС) на дорогах общего пользования. Внедрение результатов исследования позволит муниципальным властям и логистическим операторам существенно сократить экономические потери от неэффективного планирования и значительно повысить общую экологическую и экономическую устойчивость городских транспортных систем в долгосрочной перспективе.

Результаты проведенного диссертационного исследования формируют принципиально новый фундамент для развития городской логистики и соответствующей практики. К наиболее значимым положениям, определяющим перспективные векторы научно-практических изысканий, относятся:

1. Автором проведена глубокая ревизия и уточнение предметно-содержательных характеристик городской логистики в контексте радикальной трансформации технологического ландшафта мира. Введенная триада признаков – интегральность, комплексность и цифровая зрелость – позволила перевести методологию логистики на рельсы рационально-эволюционного подхода (стр. 65) и обеспечить развитие концепции адаптивной координации, способной гибко реагировать на динамические изменения внешней среды (параграф 1.3).

2. Сформирована целостная методология организации мобильных ТЛС, которая учитывает тектонические сдвиги в социально-экономической и технологической сферах. Теоретический базис дополнен включением принципов кумулятивной причинности (стр. 79, табл. 2.2) и платформенных механизмов управления (стр. 81–82, рис. 2.3). Это позволило создать научный каркас для формирования инфраструктурных (стр. 82–87, рис.2.5–2.6) и институциональных подсистем умного города (стр. 90, рис. 2.7), отвечающих требованиям новейших промышленных революций (параграф 2.1).

3. Разработан уникальный методологический инструментарий, функционирующий в информационном поле Индустрии 4.0 и 5.0. В его основе лежит авторская процедура оценки уровня цифрового взаимодействия участников системы, опирающаяся на парадигму устойчивого развития. Выделение пяти стратегических векторов цифровизации – контроля, сервисной поддержки, трансформации связей, генерации знаний и физической транспортировки (стр. 98., табл. 2.7) – обеспечивает достижение максимально эффективной адаптивной координации городских потоков (параграф 2.2).

4. Обосновано и внедрено концептуально-методологическое представление потоковой модели (стр. 100-105, табл. 2.8, рис. 2.9), выступающей ключевым компонентом деятельности системного интегратора ТЛС. Данная модель синтезирует в себе параметры мобильности, устойчивости и тотальной цифровизации (стр. 114, табл. 2.10), что создает научно обоснованную базу для выбора вектора долгосрочного развития городских транспортно-логистических узлов (параграфы 2.2–2.3).

5. Предложен комплексный механизм развития городской ТЛС, базирующийся на жестких правилах координации и инновационных способах демпфирования перегрузок дорожных сетей (стр. 152, рис. 3.8). Ключевым достижением является обоснование создания Института городской мобильности – специальной структуры (стр. 160-161, табл. 3.11–3.12), призванной обеспечить высокую управляемость процессами цифровой трансформации и достижение целевых показателей качества транспортного обслуживания (параграф 3.2).

6. Доказана научная необходимость перехода к единой распределенной экосистеме мобильной ТЛС. Автором разработана модель, использующая пиринговые сети для контроля транзакций (стр. 173, рис. 3.13), а также механизмы децентрализованного бронирования маршрутов (стр. 176–180, рис. 3.14–3.15, табл. 3.15). Внедрение данных решений направлено на радикальное снижение стоимости владения инфраструктурой и оптимизацию инвестиций в «умные» городские активы за счет устранения посредников (параграф 3.3).

7. Комплекс переменных развития мобильной ТЛС дополнен новой научной категорией – «стандартизированная перегруженность» (стр. 196–198, рис. 4.6–4.9). Благодаря применению методов машинного обучения и оптимизации компонентной структуры потоковых моделей, разработан инструмент (стр. 199, табл. 4.9), позволяющий с высокой точностью определять сценарии развития транспортных систем в строгом соответствии с канонами Индустрии 4.0 и 5.0 (параграф 4.1).

8. Разработан комплекс типовых моделей поэтапной эволюции ТЛС (стр. 211, табл. 4.7), учитывающий уникальные экономические, климатические и социо-демографические профили современных городов. Данные модели характеризуются методологическим единством и жесткой ориентацией на конечный результат – существенное повышение качества жизни населения в крупных городских агломерациях (стр. 222, рис. 4.17, параграф 4.2).

9. Сформулированы концептуальные положения по совершенствованию систем управления на принципах экосистемности. Автором спроектирована многоуровневая архитектура (стр. 243, рис. 5.2), включающая: платформенное решение для агрегации данных, адаптивный клиентский интерфейс и прикладные алгоритмы доступа к распределенным реестрам. Реализация данной архитектуры позволяет минимизировать экономические потери (стр. 266–268, рис. 5.7–5.9) всех стейкхолдеров и ускоряет интеграцию города в глобальное цифровое пространство (параграф 5.1–5.2).

Научные результаты диссертации базируются на фундаментальном теоретико-методологическом обеспечении, позволившем всесторонне исследовать процессы логистизации и определить векторы их качественной трансформации. Применяемый в работе инструментарий машинного обучения характеризуется высокими показателями прогностической точности и верифицированным качеством полученных моделей. Достоверность и обоснованность полученных результатов подтверждаются корректным применением методологического аппарата к обширному эмпирическому материалу. Сочетание нормативного анализа, изучения международной практики и обработки актуальных статистических рядов позволило автору сформировать объективную картину состояния городских ТЛС и предложить научно обоснованные пути их совершенствования. Автором также была использована репрезентативная информационная база, включающая официальные статистические данные, а также результаты собственных эмпирических исследований и оценки основных участников транспортного процесса в городе. Применение методов системного и кластерного анализа позволило обеспечить высокую точность полученных результатов и минимизировать риски субъективных оценок.

Теоретическая значимость исследования состоит в развитии научно-методологического аппарата управления городскими транспортно-логистическими системами (ТЛС) в условиях цифровой трансформации. Автором уточнены концептуальные основы формирования «бесшовной» транспортной среды и систематизированы факторы, определяющие эволюцию бизнес-моделей в современных городских агломерациях. Разработанный подход к комплексной оценке синергетического эффекта от внедрения интеллектуальных технологий расширяет теоретическую базу городского управления и его влияния на общую мобильность населения.

Практическая значимость работы заключается в разработке прикладного инструментария, пригодного для использования органами государственной власти при актуализации транспортных стратегий и проектировании высокотехнологичных транспортно-пересадочных узлов. Применение авторских рекомендаций по формированию единой экосистемы в городской транспортный каркас способствует сокращению логистических издержек и минимизации временных потерь пассажиров. Полученные результаты позволяют транспортным компаниям повысить уровень финансово-экономической безопасности и адаптировать бизнес-процессы к изменяющемуся поведению потребителей.

### **3. Рекомендации по использованию результатов диссертационного исследования**

Результаты проведенного диссертационного исследования Савина Г.В. на тему «Методология городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем» формируют фундаментальную научно-практическую базу для системной модернизации городской среды и рекомендуются к использованию в качестве концептуально-методологической основы оптимизации городской логистики при разработке и реализации стратегических планов муниципалитетов в условиях тотальной цифровой трансформации.

Практическая ценность работы заключается в возможности применения авторского инструментария для проведения многокритериальных рейтинговых оценок «умной мобильности» на мезоуровне, а также для настройки механизмов адаптивной координации транспортных процессов в рамках Индустрии 4.0 и 5.0. Предложенные архитектурные решения по созданию единой распределенной экосистемы позволяют минимизировать экономические потери всех участников потоковых процессов, снизить стоимость владения интеллектуальной инфраструктурой и повысить общую управляемость системы городской мобильности через внедрение специализированных институтов и консолидированных смарт-контрактов на базе распределенного реестра данных.

В качестве перспективных направлений дальнейшего развития темы автор выделяет апробацию методологии в разрезе крупных агломераций, исследование механизмов привлечения инвестиций со стороны домохозяйств в логистические подпроекты с заданной нормой прибыли, а также глубокий анализ влияния «цифровых дорог» на экологическую обстановку. Особую значимость для будущих изысканий представляет проектирование

логистических сервисов под управлением системного агрегатора с использованием динамического ценообразования и научное определение пределов автоматизации мобильных транспортно-логистических систем, исходя из баланса между ожидаемой экономией затрат экономических агентов и государственными приоритетами в области устойчивого развития.

#### **4. Замечания по диссертации**

1. Автор обосновывает необходимость создания «института городской мобильности» как ключевого регулятора системы. Однако в работе недостаточно детально раскрыт механизм встраивания этого нового института в существующую иерархию органов муниципального и федерального управления. Остается дискуссионным вопрос о разграничении полномочий между предлагаемым институтом и действующими транспортными департаментами во избежание дублирования управленческих функций.

2. В диссертации заявляется переход к принципам Индустрии 4.0 и 5.0, предполагающим использование блокчейн-технологий и киберфизических систем. Вместе с тем, внедрение подобных высокотехнологичных решений требует вложений в городскую инфраструктуру. Представляется целесообразным более подробно осветить вопросы окупаемости данных инвестиций для средних городов, чьи бюджетные возможности существенно ограничены по сравнению с городами-миллионниками.

3. Предложенный автором экосистемный подход подразумевает тесную координацию множества участников (государство, логистические операторы, домохозяйства). Дискуссионным является вопрос о механизмах разрешения потенциальных конфликтов интересов между коммерческими агентами, стремящимися к максимизации прибыли, и муниципальными требованиями к устойчивому развитию и социальной доступности транспортных услуг.

4. Одной из ключевых характеристик Индустрии 5.0 является возвращение «человеческого фактора» и акцент на социальной ценности технологий. В работе же основной упор сделан на автоматизированные алгоритмы и машинное обучение. Было бы желательно усилить аргументацию относительно того, как именно предлагаемые модели учитывают поведенческие особенности и субъективные предпочтения горожан в процессе адаптивной координации.

5. Автор разработал пять моделей развития мобильных транспортно-логистических систем с учетом различных характеристик городов. Тем не менее, учитывая существенный разрыв в уровне «цифровой зрелости»

различных регионов РФ, возникает вопрос о масштабируемости данных моделей в условиях критического дефицита качественных данных в ряде периферийных агломераций.

Представленные замечания не снижают научную и практическую значимость диссертационного исследования.

## **5. Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней**

Диссертация Савина Глеба Владимировича на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика) является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований решена научная проблема развития городской логистики, направленной на нивелирование нарастающего системного противоречия между ускоряющейся интенсификацией социально-экономических динамик в крупнейших агломерациях и объективно ограниченной пропускной способностью традиционных транспортно-логистических систем, имеющая важное социально-экономическое значение.

Основные результаты и выводы диссертации получили отражение в 101 опубликованной работе автора, из которых 31 работа опубликована в рецензируемых научных изданиях.

Оформление диссертации и автореферата выполнено на высоком профессиональном уровне в строгом соответствии с установленными стандартами.

Предметная область исследования соответствует пунктам паспорта научной специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика): 5.2. Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли; 5.5. Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа; 5.11. Отраслевые и функциональные аспекты развития сектора логистических услуг; 5.14. Инструментальное обеспечение и архитектура логистических систем.

Основываясь на результатах проведенного анализа, можно констатировать, что диссертация Савина Г.В. на тему: «Методология городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем» в полной мере отвечает критериям, установленным пунктами 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней» (утв. Постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013г. в действующей

редакции), а его автор Савин Г.В. заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика).

Отзыв на диссертацию Савина Г.В. был обсужден и одобрен по результатам рассмотрения диссертации на заседании кафедры «Экономика, организация производства и менеджмент» РУТ (МИИТ), протокол № 8 от « 14 » апреля 2026 г.

Заведующий кафедрой  
«Экономика, организация  
производства и менеджмент»  
Федерального государственного  
автономного образовательного  
учреждения высшего образования  
«Российский университет транспорта»,  
д.э.н., профессор



Ефимова Ольга Владимировна

« 14 » апреля 2026 г.

**Сведения об организации:**

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ)  
Адрес: 127994, ГСП-4, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.  
Телефон: +7 495 274-02-74 доб. 3701  
E-mail: info@rut-miit.ru

С отзывом ознакомлен

27.05.2026

