

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.386.04,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ», МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА НАУК**

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от «19» июня 2026 года № 22 – 3/26

О присуждении Савину Глебу Владимировичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени доктора экономических наук.

Диссертация «Методология городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем» по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) принята к защите «17» марта 2026 г., протокол № 22 - 2/26 диссертационным советом 24.2.386.04, созданным на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования РФ, 191023, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, д.21, приказ о создании диссертационного совета от 25 апреля 2023 года № 879/нк.

Соискатель Савин Глеб Владимирович, «17» сентября 1979 года рождения, в 2001 году с отличием окончил Уральский государственный экономический университет по специальности «Коммерция», с присуждением квалификации «Специалист коммерции». В 2006 г. успешно защитил кандидатскую диссертацию на тему «Оптимизация распределительной логистической системы рынка пряностей и приправ в Уральском федеральном округе» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика) в диссертационном совете, созданном на базе Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Уральский государственный экономический университет». Диплом кандидата наук КНД №037372 от 21 сентября 2007 г. (приказ №36к/209).

С 2006 года работал в должности ассистента кафедры логистики и коммерции ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», с 2008 года по настоящее время работает в должности доцента кафедры логистики и коммерции Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный экономический университет», г. Екатеринбург.

Ученое звание доцента по специальности «Экономика и управление народным хозяйством» присвоено Савину Глебу Владимировичу Приказом Министерства образования и науки РФ от 13 октября 2014 г. № 562/нк-2 (аттестат ЗДЦ №000641).

С февраля 2026 года прикреплен к кафедре логистики и управления цепями поставок Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный

экономический университет», Министерство науки и высшего образования РФ, для прохождения научной стажировки и завершения диссертации.

Научный консультант – доктор экономических наук, профессор Шульженко Татьяна Геннадьевна, профессор кафедры логистики и управления цепями поставок, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» (г. Санкт-Петербург), Министерство науки и высшего образования РФ.

Официальные оппоненты:

Волкова Елена Михайловна, доктор экономических наук, доцент, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», профессор кафедры экономики транспорта;

Дмитриев Александр Викторович, доктор экономических наук, доцент, Северо-Западный институт управления – филиал, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», заведующий кафедрой безопасности;

Трегубов Владимир Николаевич, доктор экономических наук, доцент, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.», профессор кафедры производственного менеджмента – дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» (г. Москва), Министерство транспорта РФ, в своем положительном отзыве, подписанном заведующим кафедрой «Экономика, организация производства и менеджмент», доктором экономических наук, профессором Ефимовой Ольгой Владимировной и утвержденном первым проректором, кандидатом философских наук Тимониным Владимиром Сергеевичем, указала, что диссертация 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; результаты исследования подтверждают теоретическую, методологическую и практическую значимость и ценность диссертационной работы, выдвинутые на защиту положения достаточно обоснованы, 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; диссертационная работа соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора наук, пунктам 9-14 Положения «О присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842.

Соискатель по теме диссертации имеет 101 научную работу общим объемом 99,81 п.л. (авторских – 84,72 п.л.), из них 3 авторских и 4 коллективных монографии, 94 научные статьи, в том числе в рецензируемых журналах и изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России, – 31 статья.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

1. Савин, Г.В. Городская мобильная транспортно-логистическая система Индустрии 4.0: монография / Г.В. Савин. – Казань: Изд-во «Бук», 2026. – 222 с. – 13,02 п.л.

2. Савин, Г.В. Концептуальное осмысление городской логистики в организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем в Индустрии 4.0 и 5.0 / Т.Г. Шульженко, Г.В. Савин // Russian Economic Bulletin. – 2026. – Т. 9, № 1. – С. 129-134. – 0,5 п.л. / 0,25 п.л.

3. Савин, Г.В. Определение модели развития транспортно-логистической системы умного города / Г.В. Савин // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2025. – Т.3, № 8. – С. 171–179. – 0,45 п.л.

4. Савин, Г.В. Проектирование компонентной структуры мобильной транспортно-логистической системы умного города / Г.В. Савин // Вестник экономики, права и социологии. – 2025. – № 1. – С. 446–451. – 0,44 п.л.

5. Савин, Г.В. Построение интегрированной потоковой модели транспортно-логистической системы умного города / Г.В. Савин, В.В. Савина // Экономическое развитие России. – 2024. – № 12. – Т. 31, № 12. – С. 87–92. – 0,50 п.л. / 0,25 п.л.

6. Савин, Г.В. Конвергенция направлений развития городской логистики в аспекте изучения мобильности / Г.В. Савин, В.В. Савина // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Т.14, № 10–1. – С.99–106. – 0,55 п.л. / 0,27 п.л.

7. Савин, Г.В. Децентрализация как основа построения единой экосистемы ТЛС умного города / Г.В. Савин, В.В. Савина // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2024. – № 4 (80). – 0,50 п.л. / 0,25 п.л.

8. Савин, Г.В. Мобильность как категория успешных инноваций в области организации трафика в городе / Г.В. Савин, В.В. Савина // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2023. – № 4 (76). – 0,50 п.л. / 0,25 п.л.

9. Савин, Г.В. Мобильность как услуга в умных городах / Г.В. Савин, В.В. Савина // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13, № 11А. – С. 234–240. – 0,50 п.л. / 0,25 п.л.

10. Савин, Г.В. Транспортно-логистическая система цифрового типа: от интеллектуальной транспортной системы до единой экосистемы: монография / Г.В. Савин, В.В. Савина. – Новосибирск: Изд-во АНС «СибАК», 2022. – 230 с. –

10,5 п.л. / 10 п.л

11. Савин, Г.В. Адаптивная логистическая координация в транспортно-логистической системе города / Г.В. Савин, В.В. Савина // ЦИТИСЭ. – 2022. – № 4 (34). – С. 154–162. – 0,55 п.л. / 0,27 п.л.

12. Савин, Г.В. Основные результаты моделирования потоковых процессов по транспортно-коммуникационным коридорам в транспортно-логистической системе умного города / Г.В. Савин, В.В. Савина // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2022. – № 4 (72). – 0,54 п.л. / 0,27 п.л.

13. Savin, G.V. The smart city transport and logistics system: Theory, methodology and practice // The Manager, 2021. – Vol. 12, No. 6. – Pp. 67–86. – 1 п.л.

14. Савин, Г.В. Показатель качества транспортно-логистической системы мезо-уровня / Г.В. Савин // Экономический анализ: теория и практика. – 2020. – Т. 19, № 11 (506). – С. 2116–2135. – 0,9 п.л.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы из:

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный экономический университет» (г. Ростов-на-Дону), отзыв подписан заведующим кафедрой коммерции и логистики, доктором экономических наук, доцентом Полуботко Анной Александровной. Замечания: предложенное автором базовое определение мобильной ТЛС носит выраженный нормативно-идеализированный характер. Перечисление в дефиниции широкого спектра позитивных свойств (высокая технологичность, гарантированное взаимодействие и др.) несколько затрудняет отделение самого объекта исследования от желаемых социально-экономических эффектов его функционирования. Кроме того, предложенные высокотехнологичные решения на базе Индустрии 5.0 потребуют значительной адаптации при внедрении в малых городах с низким уровнем стартовой цифровой зрелости;

ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации» (г. Москва), отзыв подписан профессором кафедры международной коммерции, доктором экономических наук, профессором Проценко Ингой Олеговной. Замечания: предложенная автором система «CITY-токенизации» и смарт-контрактов для управления городской мобильностью наталкивается на отсутствие соответствующей законодательной базы в РФ. Целесообразно было бы более детально прописать этапы гармонизации авторских цифровых моделей с текущим Гражданским и Бюджетным кодексами; глобальное внедрение распределенных реестров (блокчейна) и систем машинного обучения требует колоссальных вычислительных мощностей. Автор подчеркивает эффективность системы, но оставляет за рамками исследования вопрос о «цене цифровизации» – энергопотреблении серверных мощностей и их влиянии на экологическую устойчивость умного города; в рамках концепции Индустрии 5.0 автор акцентирует внимание на человеке. Однако переход к полностью алгоритмическому управлению мобильностью может вызвать отторжение у консервативных групп населения. Было бы

полезно дополнить работу анализом социально-экономических рисков «цифровой исключенности» для тех категорий граждан, которые не обладают навыками взаимодействия с высокотехнологичными интерфейсами ТЛС.

ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва), отзыв подписан профессором департамента операционного менеджмента и логистики, доктором технических наук, профессором Герами Викторией Дарабовной. Замечания: предложенные высокотехнологичные решения на базе Индустрии 5.0 требуют значительных капитальных вложений в сети связи. В работе можно было бы более подробно рассмотреть сценарии «бюджетной» цифровизации для муниципальных образований с ограниченными финансовыми ресурсами; в условиях тотальной зависимости ТЛС от цифровых алгоритмов и блокчейна, критически важным становится вопрос устойчивости и безопасности экосистемы; внедрение децентрализованной координации может встретить сопротивление крупных монопольных игроков рынка перевозок, авторский механизм трансформации выиграл бы от наличия анализа стратегий преодоления институционального сопротивления со стороны традиционных участников рынка; акцентируя внимание на мобильности пассажиров и доставке товаров, автор практически не затрагивает вопросы управления обратными потоками (вывоз и переработка отходов, возврат тары) в рамках умного города. Между тем, в условиях экологизации экономики («зеленая логистика») эти процессы являются критически важным компонентом устойчивого развития ТЛС;

ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский Политехнический университет Петра Великого» (г. Санкт-Петербург), отзыв подписан профессором высшей школы сервиса и торговли, доктором экономических наук, профессором Барыкиным Сергеем Евгеньевичем. Замечания: недостаточная детализация механизмов ресурсного обеспечения в малых и средних городах. Автор делает акцент на высокотехнологичных решениях Индустрии 4.0 и 5.0 (блокчейн, беспилотный транспорт, ИТС), однако необходимо более полно осветить вопрос финансовой и ресурсной достижимости таких моделей для муниципальных образований с дефицитным бюджетом или низким уровнем «цифровой зрелости»;

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» (г. Санкт-Петербург), отзыв подписан заведующим кафедрой управления бизнес-технологиями, доктором экономических наук, профессором Будриной Еленой Викторовной. Замечания: предлагая децентрализованную экосистему на базе пиринговых сетей (стр. 23), автор фокусируется на эффективности и пропускной способности, но неким упущением работы является слабая детализация механизмов обеспечения системной устойчивости, работа выиграла бы от более подробного освещения проблем противодействия киберугрозам; в текущем виде исследование не в полной мере учитывает потенциальную уязвимость интеллектуального контура управления перед сетевыми атаками; требует дополнительного обоснования способность системы сохранять работоспособность в случае возникновения кумулятивного эффекта ошибок в алгоритмическом обеспечении, что является критически важным фактором для предотвращения масштабных логистических коллапсов в городской среде;

ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет» (г. Красноярск), отзыв подписан профессором кафедры международной и управленческой экономики, доктором экономических наук, кандидатом физико-математических наук, профессором Лукиных Валерием Федоровичем. Замечания: предложенная автором модель децентрализованной экосистемы и использование «токена CITY» в условиях текущего российского законодательства могут столкнуться с регуляторными барьерами, требующими более детальной институциональной проработки механизмов финансовой ответственности участников; математический аппарат, основанный на методах машинного обучения, демонстрирует высокую точность на выборке из 150 городов, однако автор мог бы более детально описать алгоритмы верификации данных в условиях их возможной неполноты или искажения в отдельных муниципальных образованиях; несмотря на глубокую проработку архитектуры Индустрии 5.0, вопросы кибербезопасности и защиты распределенного реестра от внешних вмешательств в экосистеме мобильной ТЛС могли бы быть выделены в отдельный блок исследования;

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет» (г. Омск), отзыв подписан профессором кафедры экономики, логистики и управления качеством, доктором экономических наук, профессором Хаировой Саидой Миндуалиевной. Замечания: в методическом инструментарии оценки «стандартизированной перегруженности» можно было бы более детально прописать требования к первичной очистке данных, собираемых с датчиков ИТС, учитывая риски их технической погрешности; в методическом инструментарии недостаточно полно учтен классический для транспортной экономики эффект индуцированного спроса, согласно которому любое технологическое улучшение пропускной способности дорожной сети и снижение «стоимости» поездки (включая временные затраты) неизбежно приводит к тому, что потребители начинают совершать больше поездок или выбирать более длинные маршруты, что в долгосрочной перспективе может нивелировать полученный выигрыш от цифровизации, вновь возвращая систему к состоянию перегруженности, но на более высоком технологическом уровне;

ФГБОУ ВО «Донецкий государственный университет» (г. Донецк), отзыв подписан заведующим кафедрой маркетинга и логистики, доктором экономических наук, доцентом Ибрагимхалиловой Татьяной Владимировной. Замечания: обоснованная автором система на базе блокчейна и токенизации в текущих реалиях может столкнуться с ограничениями российского законодательства в области цифровых финансовых активов, в связи с чем целесообразно было бы дополнить работу анализом «правовых песочниц» для реализации данных моделей; в современных условиях актуальным было бы расширение раздела по вопросам технологического суверенитета цифровых платформ городской логистики; переход к проактивному управлению через смарт-контракты и алгоритмы может вызвать сопротивление со стороны традиционных участников рынка, оценка социально-психологических барьеров внедрения беспилотных систем могла бы усилить главу, посвященную институту мобильности;

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения» (г. Екатеринбург), отзыв подписан заведующим кафедрой экономики

транспорта, доктором экономических наук, профессором Рачек Светланой Витальевной. Замечания: при переходе к полностью автоматизированному управлению на базе смарт-контрактов возникает вопрос о праве «последнего слова» человека. Автор мог бы более подробно рассмотреть механизмы апелляции и этические фильтры в алгоритмах распределения приоритетов движения. Авторская модель единой экосистемы предполагает интеграцию данных ГИБДД, Минтранса и частных операторов. В работе недостаточно освещены методы преодоления ведомственной разобщенности и защиты конфиденциальной информации участников в условиях открытой P2P-платформы. Также радикальная цифровизация и переход к беспилотным ТЛС (Индустрия 5.0) неизбежно приведут к трансформации профессий в логистике. Целесообразно было бы дополнить работу оценкой социально-экономических затрат на переобучение персонала и адаптацию рынка труда к условиям работы в «умных коридорах»;

ФГБОУ ВО «Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева» (г. Кемерово), отзыв подписан профессором кафедры эксплуатации автомобилей, доктором экономических наук, доцентом Тюриным Алексеем Юрьевичем. Замечания: при моделировании взаимодействия беспилотных систем (Индустрия 5.0) автор мог бы более подробно рассмотреть переходный этап, когда на одной инфраструктуре сосуществуют высокоавтоматизированные средства и традиционный транспорт под управлением человека, психологические и технические аспекты такого «соседства» могут создать временные зоны риска; создание распределенных реестров и массовое использование смарт-контрактов требует значительных вычислительных и энергетических мощностей, в работе было бы полезно затронуть вопросы энергоэффективности предлагаемых IT-решений в масштабах мегаполиса; реализация открытой архитектуры ТЛС требует жесткой стандартизации протоколов обмена данными между частными компаниями, вопрос принуждения или стимулирования коммерческих игроков к раскрытию своих данных в единую экосистему остается дискуссионным и требует дальнейшей политико-экономической проработки;

«Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими» (г. Душанбе), отзыв подписан заведующим кафедрой экономики и транспортной логистики, доктором экономических наук, профессором Хамроевым Фузайли Махмадалиевичем. Замечания: предложенная автором концепция децентрализованной экосистемы на базе «токена CITY» в условиях действующей нормативно-правовой базы сталкивается с регуляторными барьерами, что предопределяет необходимость более глубокой институциональной проработки правовых механизмов разграничения финансовой ответственности участников. Исследование выиграло бы от развернутого описания алгоритмов верификации входящих данных на случай их фрагментарности или искажения на муниципальном уровне. В контексте архитектурных решений Индустрии 5.0 вопросы обеспечения кибербезопасности и защиты инфраструктуры распределенного реестра от внешних деструктивных воздействий следовало выделить в самостоятельный, более акцентированный раздел диссертации.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается характером темы диссертационного исследования, публикациями оппонентов и

их авторитетностью в научных кругах.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана концепция адаптивной логистической координации, расширяющая методологический базис городской логистики на основе интеграции концептов смарт-управления Индустрии 4.0 и 5.0 с комплексом фундаментальных теорий (эволюционного развития, управления транзакциями, институционального моделирования, ожидаемой полезности, рационального выбора, устойчивого развития и др.); детерминированная признаками интегральности, комплексности и цифровой зрелости, данная концепция направлена на динамическую рационализацию умного города, опираясь на уточненную предметно-содержательную характеристику транспортно-логистических систем в условиях цифровизации макросреды;

предложена оригинальная научная гипотеза о когерентности архитектуры динамической инфраструктуры и интегрированной экосистемы транспортно-логистической системы умного города и императивов ее развития в рамках положений нового рационально-эволюционного подхода к городской логистике, что определяет априорно эффекты адаптивной логистической координации и максимизации экономии всех взаимодействующих экономических агентов в результате обеспечения системного роста мобильности транспортной сети, ее экосистемной гармонизации, а также качественного развития инфраструктурной базы и повышения общей управляемости процессов координации потоков;

доказано наличие структурного сдвига атрибутивных характеристик (мобильности, устойчивого развития и цифровизации) интегрированной потоковой модели под влиянием трансформационных изменений функционирования транспортно-логистической системы умного города в условиях смены парадигмы развития цифровой экономики и высокой динамики перегруженности транспортных сетей, что позволяет формировать механизмы координационного развития логистической системы города с использованием нормативно-установленных правил и условий создания института городской мобильности для повышения уровня управляемости процессами цифровой трансформации и надежности достижения целевых показателей мобильности умного города;

введено контекстное понятие концептуально-методологического представления интегрированной потоковой модели транспортно-логистической системы умного города, относящееся к обоснованию выбора вектора формирования и развития мобильных транспортно-логистических систем посредством установления содержательного компонента функционирования ее системного интегратора в процессе координации целевых параметров, определяемых в зависимости от признаков мобильности, устойчивого развития и цифровизации экономики города;

предложена новая трактовка понятия мобильной транспортно-логистической системы умного города, с позиций интегративно-потокового подхода структурно описываемая совокупностью субъекта управления – системного интегратора (цифровой платформы), выполняющего функции интеллектуального информационного обеспечения и логистической координации участников про-

цессов организации и управления движением в реальном режиме времени в соответствии с заданными целевыми параметрами временных циклов функционирования умной инфраструктуры, и объекта управления, представленного множеством высокотехнологичных интероперабельных микрологистических систем и взаимодействующих экономических агентов, суммарный результат деятельности которых подчинен целевым установкам, обозначенным в рамках стратегии формирования саморазвивающейся цифровой экосистемы города, а также обеспечивается их эффективным функционированием по параметрам уровня межорганизационного скоординированного взаимодействия, пространственно-транспортной мобильности и минимизации сквозных издержек.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны положения, вносящие вклад в расширение представлений о предпосылках эволюционного перехода к платформенно-ориентированной парадигме организации и функционирования мобильных транспортно-логистических систем умного города и принципах концептуализации ее методологических положений в условиях Индустрии 4.0 и 5.0, включающих интеграцию принципа кумулятивной причинности, платформенного механизма координации процессов, методических подходов к формированию инфраструктурной и институциональной подсистем, а также процедуру многокритериальной оценки уровня цифровизации взаимодействий по ключевым направлениям (контроль, сервисная поддержка, трансформация, генерация знаний и транспортировка), что обеспечивает формирование эффективных механизмов адаптивной логистической координации и устойчивого функционирования транспортных процессов в условиях текущих технологических и социально-экономических изменений, в общем виде определяемых парадигмой развития умного города, при свободном выборе векторов и методов управления мобильными транспортно-логистическими системами;

использован комплекс общенаучных методов, принципов и приемов исследования, включая методы системного и кластерного анализа, аналитических сравнений, статистической обработки информации, проектирования сложных систем, моделирования экономических институтов, а также прогнозирования с учетом кумулятивного воздействия. Интеграция данного методологического аппарата с методами машинного обучения позволила верифицировать критерии интегрированной потоковой модели транспортно-логистической системы умного города, развить комплекс зависимых переменных через внедрение категории «стандартизированная перегруженность транспортно-логистической системы» и обосновать вектор ее развития в рамках парадигмы Индустрии 4.0 и 5.0, что обеспечило надежность достижения поставленной цели и решения задач диссертационного исследования;

изложена и содержательно **раскрыта** логико-темпоральная последовательность этапов методологии организации и функционирования мобильных транспортно-логистических систем умного города в совокупности ключевых и вспомогательных задач, применяемого методического аппарата и формируемых научных и прикладных результатов, обеспечивающие достижение целевого состояния транспортно-логистической системы города с учетом требований тех-

нологических концепций Индустрии 4.0 и 5.0 в области развития smart-управления; реализуемых методических подходов к формированию инфраструктурной подсистемы, определяющей ограничения при выборе конфигурации цифровых логистических сетей и построении операционной транспортной деятельности; институциональной подсистемы, базирующейся на принципах кумулятивной причинности и платформенных механизмах координации транспортно-логистических процессов умного города; а также текущих социально-экономических изменений, определяющих перспективные задачи повышения пространственной мобильности и комфортности урбанизированной среды;

раскрыты концептуальные предпосылки применения единого комплексного подхода к анализу разрозненных логистических потоков на городском уровне, обусловленные стохастичностью процессов и высокой пространственной концентрацией участков, базирующиеся на признании целостного, неделимого и равновесного характера мобильной транспортно-логистической системы; обоснованы направления достижения высокого уровня скоординированного взаимодействия участников умного города на базе формирования в информационной среде интегрированной потоковой модели, обеспечивающей прорывные решения в области адаптивной логистической координации, повышение уровня мобильности и рационализацию использования ограниченных экономических ресурсов;

изучен генезис теоретического базиса городской логистики и установлены причинно-следственные связи его трансформации в методологию организации и функционирования мобильных транспортно-логистических систем под влиянием текущих технологических и социально-экономических изменений, в эволюционной динамике которой фиксируется современный этап перехода к условиям Индустрии 4.0 и 5.0 со свойственными ему характеристиками – включением принципов кумулятивной причинности, применением платформенного механизма координации транспортно-логистических процессов умного города, а также формированием инфраструктурной и институциональной подсистем;

проведена модернизация методологического инструментария городской логистики в части разработки комплекса типовых моделей поэтапного развития мобильных транспортно-логистических систем, основанного на системном учете экономических, социо-демографических, климатических и технологических особенностей современных городов для обеспечения структурной целостности реализуемых логистических процессов, и позволяющего повысить общий уровень качества жизни населения в условиях функционирования городских агломераций.

Значение полученных результатов исследования для практики заключается в разработке научной методологии по организации и управлению функционированием транспортно-логистической системы умного города для обоснования и формирования концептуальной интегрированной потоковой модели в целях повышения уровня пространственной мобильности и качества жизни в городских агломерациях, и подтверждается тем, что соискателем:

разработан и научно обоснован универсальный методический аппарат

моделирования института городской мобильности и проектирования параметров трансформации транспортно-логистической системы умного города, ориентированный на муниципальный и агломерационный уровни управления в информационном пространстве Индустрии 4.0 и 5.0, что способствует оптимизации координации процессов и использованию потенциала интеллектуальных логистических систем для обеспечения устойчивого развития территорий при обеспечении требований децентрализации единой распределенной экосистемы, а также снижения стоимости владения и сокращения перманентных инвестиций в обновление умной инфраструктуры современных городов;

определены пределы и перспективы практического использования усовершенствованных концептуальных положений экосистемного управления транспортно-логистической системой умного города, реализуемой в границах функционального цикла организации высокоэффективных мобильных транспортно-логистических систем согласно стратегическим целям развития конкретного города и определяемой совокупностью институциональных, архитектурных и платформенных условий обеспечения результативности минимизации сквозных экономических потерь для участников взаимодействия на основе последовательного развертывания клиентских интерфейсов, механизмов управления умной инфраструктурой и прикладных алгоритмов доступа к данным в распределенной сети;

создана совокупность практических рекомендаций по формированию цифровой экосистемы мобильных транспортно-логистических процессов умного города в рамках концепций Индустрии 4.0 и 5.0 на принципах децентрализации и адаптивной координации, предусматривающая разработку комплекса авторских моделей бронирования маршрутов и транзакционного развития систем с использованием токена CITY, основанного на законодательном и технологическом соблюдении правил (норм) сквозного взаимодействия участников и минимизации издержек при оказании транспортных услуг в режиме реального времени;

представлены предложения по дальнейшему совершенствованию архитектуры и организационных механизмов управления процессами функционирования интеллектуальной транспортно-логистической системы умного города, функционально поддерживающей координацию транзакций в распределенной сети и предиктивное управление параметрами элементов высокотехнологичной умной инфраструктуры, в целях обеспечения глубокой децентрализации экосистемы, минимизации стоимости ее владения и предотвращения структурных отклонений от целевого состояния, определяемого требованиями к ускоренному внедрению инновационного софта, развитию доверительных центров компетенций и формированию открытого информационного пространства.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

теория городской логистики, дополненная в рамках исследования концепцией адаптивной логистической координации с позиций рационально-эволюционного подхода, в полной мере согласуется с существующими методологическими подходами в экономической науке и экспериментальными и статистическими данными по теме диссертации, опубликованными в работах рос-

сийских и зарубежных ученых; она построена на известных, проверяемых фактах и актуальных материалах по исследуемой проблематике со ссылкой на источники заимствования;

идея базируется на глубоком анализе результатов внедрения теоретико-методологического инструментария логистического менеджмента, обобщении передового опыта функционирования мобильных транспортно-логистических систем умного города в условиях перехода к парадигме Индустрии 4.0 и 5.0 и строится на концептуальной схеме синтеза методологических положений классической теории логистики и цифровых платформенных решений, обеспечивающей гармонизацию элементов единой системы предиктивного управления процессами транспортировки, трансформации ресурсов, сетевого взаимодействия, генерации знаний, инновационного внедрения, сервисной поддержки и сквозного контроля;

использованы данные, полученные автором самостоятельно, а также в ходе системного анализа имеющейся информации, в том числе: нормативно-правовые и прогнозные документы регламентирующего характера в области государственного стратегического планирования и развития информационного общества; паспорта и целевые параметры национальных проектов, определяющих стратегические векторы модернизации транспортно-логистической инфраструктуры и цифровизации национальной экономики; международные специализированные стандарты качества городских услуг и устойчивости смарт-систем; сведения глобальных аналитических индексов и рейтингов, оценивающих технологическую зрелость современных урбанизированных территорий; отчеты международных межправительственных институтов по вопросам пространственного развития и внедрения инновационных сервисов; а также научные статьи из международных реферативных баз данных, монографии и методическая литература по логистике, теории транспортных систем и институциональной экономике;

установлена высокая корреляция авторских результатов с результатами, представленными в независимых источниках по вопросам развития интеллектуальных систем управления и контролируемого функционирования средств индивидуальной мобильности в глобальной сети из 150 умных городов мира, и исследования современных проблем экологизации, оптимизации пространственной доступности урбанизированных территорий без транспортных заторов и обеспечения опережающего роста доходов населения, в условиях применения высокоточных прогнозных алгоритмов машинного обучения и успешного преодоления структурного дисбаланса эмпирических данных;

методически корректно **использованы** современные инструменты сбора и обработки статистической и фактической информации о структуре, плотности и динамике автотранспортных потоков, представлены расчетно-прогнозные совокупности, характеризующие проявления факторов вариативности параметров издержек автомобилизации населения, проведена сценарная оценка уровня экономической эффективности поэтапного развертывания децентрализованной экосистемы мобильной транспортно-логистической системы умного города в условиях крупного административного центра.

Личный вклад соискателя состоит в:

- непосредственном участии на всех этапах сбора, анализа и систематизации исходных данных, содержательной обработки и интерпретации экспериментально-теоретических данных и полученных результатов;
- личном участии в апробации и внедрении ключевых результатов исследования, в том числе на международных и национальных научно-практических конференциях и форумах, при выполнении научно-исследовательского проекта Российского фонда фундаментальных исследований «Транспортно-логистическая система Smart City: теория, методология и практика», а также в ходе выполнения исследований по темам: «Совершенствование информационной системы координации и управления мобильным транспортом и городской логистикой», «Организация работы транспорта в мобильной логистической системе умного города», «Оптимизация параметров транспортно-логистической системы и распределительной инфраструктуры мегаполиса» и др.;
- формировании теоретико-методологической базы исследования, формулировании научной гипотезы, цели и задач исследования, определении методов решения исследовательских задач;
- обосновании научных положений об организации и функционировании мобильных транспортно-логистических систем на основе развития методологии городской логистики Индустрии 4.0 и 5.0.

В ходе защиты диссертации профессора Бочкарев А.А., Григорян М.Г., Щербаков В.В. дали положительную оценку диссертационной работе соискателя, высказали некоторые критические замечания. Профессор Бочкарев А.А. отметил, что представляется целесообразным расширить границы исследуемой транспортно-логистической системы включением в ее состав ряда подсистем городского хозяйства, в частности, экологической, жилищно-коммунального хозяйства, что позволило бы уточнить результирующие параметры функционирования ТЛС города. Профессор Григорян М.Г. отметил, что проблематика экономической оценки результативности снижения конгестии в крупных городах и городских агломерациях исследована в диссертационной работе, однако более глубокой проработки требуют вопросы детализации формируемых эффектов на уровне экономических агентов. Рекомендация по углублению результатов исследования в части внедрения экосистемного подхода в практику управления транспортно-логистической системой города высказана профессором Щербаковым В.В. Соискатель Савин Г.В. привел аргументацию собственной точки зрения относительно установления функциональной структуры транспортно-логистической системы городской агломерации, определяемой включением экономических агентов, непосредственно формирующих транспортные потоки в исследуемой системе, и выбором показателя результативности ее функционирования, интегрирующего экономические, социальные, экологические цели, поблагодарил членов диссертационного совета за ценные замечания и высказанные предложения и выразил намерение учесть их в дальнейшей научной работе.

На заседании 19 июня 2026 года диссертационный совет 24.2.386.04 принял решение за разработку теоретических положений, совокупность которых

можно квалифицировать как научное достижение в решении научной проблемы формирования методологии городской логистики в части эффективной организации и функционирования мобильных транспортно-логистических систем умного города, направленной на преодоление дисбаланса между динамичным социально-экономическим развитием крупнейших агломераций и объективными возможностями их инфраструктуры в условиях масштабных технологических изменений и перехода к распределенным цифровым средам, имеющей важное социально-экономическое значение, присудить Савину Глебу Владимировичу ученую степень доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

При проведении тайного голосования (очная форма заседания) диссертационный совет в количестве 18 человек, из них 12 докторов наук по профилю рассматриваемой диссертации 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), участвовавших в заседании из 20 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за – 18, против – 0, недействительно – 0.

Председатель диссертационного
совета 24.2.386.04, доктор
экономических наук,
профессор

 Щербаков Владимир Васильевич

Ученый секретарь
диссертационного совета
24.2.386.04, доктор
экономических наук, профессор



 Гвилия Наталья Алексеевна

19 июня 2026 г.