

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОБЪЕДИНЕННОГО ДИССЕРТАЦИОННОГО
СОВЕТА Д999.030.03 ПО ЗАЩИТЕ ДИССЕРТАЦИЙ НА
СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК, НА
СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА НАУК НА БАЗЕ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «ПРИОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ», ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ЛИПЕЦКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ», ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «ТУЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ» ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 24.03.2016 г. № 06/3

**О присуждении ПРИКАЗЧИКОВУ КОНСТАНТИНУ НИКОЛАЕВИЧУ,
гражданину РФ, ученой степени кандидата технических наук**

Диссертация «Повышение эффективности эксплуатации городского пассажирского автотранспорта крупных городов путём централизации и специализации производственно-технической базы» по специальности 05.22.10 «Эксплуатация автомобильного транспорта» принята к защите 21.01.2016 г., протокол № 04/П объединенным диссертационным советом Д 999.030.03 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Приокский государственный университет» Министерства образования и науки Российской Федерации, 302020, г. Орел, Наугорское шоссе, д. 29, Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Липецкий государственный технический университет» Министерства образования и науки Российской Федерации, 398600, г. Липецк, ул. Московская, д. 30, Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Тульский государственный университет» Министерства образования и науки Российской Федерации, 300012, г. Тула, пр. Ленина, д. 92, приказ Минобрнауки России о создании № 908/нк от 06.08.2015 г.

Соискатель Приказчиков Константин Николаевич, 1984 года рождения, в 2008 г. окончил Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Саратовский государственный технический университет» по специальности «Автомобили и автомобильное

хозяйство», в 2015 г. окончил очную аспирантуру Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина» по специальности 05.22.10 «Эксплуатация автомобильного транспорта», в настоящее время работает ведущим инженером технического отдела Филиала 9-й автобусный парк ГУП «Мосгортранс».

Диссертация выполнена на кафедре «Автомобили и автомобильное хозяйство» ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина» Министерства образования и науки Российской Федерации.

Научный руководитель – доктор технических наук, профессор Денисов Александр Сергеевич, ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина», кафедра «Автомобили и автомобильное хозяйство», заведующий кафедрой.

Официальные оппоненты:

1. Болдин Адольф Петрович, доктор технических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис», профессор кафедры;

2. Конев Алексей Александрович, кандидат технических наук, ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», кафедра «Эксплуатация и организация движения автотранспорта», доцент кафедры

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный технический университет», г. Волгоград в своем положительном отзыве, утверждённом Навроцким Валентином Александровичем, первым проректором, доктором химических наук, профессором, подписанном Ревиным Александром Александровичем, доктором технических наук, профессором, кафедра «Техническая эксплуатация и ремонт автомобилей», заведующим кафедрой «Техническая эксплуатация и ремонт автомобилей» и Ширяевым Сергеем Александровичем, кандидатом технических наук, доцентом, деканом факультета автомобильного транспорта, исполняющим обязанности заведующего кафедрой «Автомобильные перевозки», указала, что диссертация представляет собой завершённую научно-исследовательскую работу, выполненную на актуальную тему, и соответствует пунктам 7, 8 Положения о порядке присуждения учёных степеней. Задачи, решённые диссертантом в рассматриваемой работе, имеют важное значение для автотранспорта страны. Диссертация отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а её автор Приказчиков Константин Николаевич, заслуживает присуждения ему учёной степени кандидата технических наук.

Соискатель имеет 10 опубликованных работ, в том числе 10 работ по теме диссертации, в числе которых 3 опубликованы в рецензируемых

научных изданиях. В научных работах опубликованы основные теоретико-методические положения, выносимые на защиту, представлена научная новизна и продемонстрирована практическая значимость решаемой в диссертации задачи повышения эффективности эксплуатации городского пассажирского автотранспорта крупных городов путём централизации и специализации производственно-технической базы. Авторский вклад в опубликованных работах составляет в среднем 78%.

Наиболее значимыми работами являются:

1. Приказчиков, К.Н. Ресурсосбережение при централизации обеспечения работоспособности кузовов автобусов / Денисов А.С., Кайданов Б.А., Приказчиков К.Н. // Автотранспортное предприятие, 2010, № 6. С. 48-52. (0,7/0,6 п.л. автора);
2. Приказчиков, К.Н. Уровни централизации и специализации сервиса пассажирского автотранспорта в крупных городах / Денисов А.С., Приказчиков К.Н. // Мир транспорта и технологических машин, 2015, № 2. С. 48-52. (0,8/0,7 п.л. автора);
3. Приказчиков, К.Н. Влияние периодичности, объема и качества технического обслуживания на затраты на обеспечение работоспособности автобусов / Денисов А.С., Приказчиков К.Н. // Мир транспорта и технологических машин, 2015, № 3. С. 17-24. (0,8/0,7 п.л. автора);
4. Приказчиков, К.Н. К методике определения координат сервисных центров для городских автобусов в мегаполисе / Денисов А.С., Приказчиков К.Н. // Совершенствование технологий и организации обеспечения работоспособности машин. Сб. науч. статей: Саратов, Саратов. гос. техн. ун-т. 2011. С. 25-27. (0,75/0,65 п.л. автора);
5. Приказчиков, К.Н. Направления развития производственно-технической базы пассажирского автотранспорта крупных городов // Проблемы и перспективы развития региональной инфраструктуры. Сборник по результатам международной научно-практической конференции 15 апреля 2014 г. СГТУ имени Гагарина Ю.А. С. 112-121. (0,8/0,7 п.л. автора);
6. Приказчиков, К.Н. Потенциал централизации и специализации технического сервиса пассажирского автотранспорта в крупных городах / Денисов А.С., Приказчиков К.Н. // Проблемы технической эксплуатации и автосервиса подвижного состава автомобильного транспорта. Сб. науч. тр. По матер. 73-ей науч.-метод. и науч.-исслед. Конф. МАДИ. Московский автомобильно-дорожный гос. ун-т. 2015. С. 66-72. (0,85/0,75 п.л. автора);
7. Приказчиков, К.Н. Обоснование места централизованных специализированных предприятий в системе обеспечения работоспособности автобусов / Денисов А.С., Приказчиков К.Н. // Научная мысль, 2015, № 3. С. 282-288. (0,75/0,65 п.л. автора).

На автореферат и диссертацию поступило 11 отзывов. Все отзывы положительные, содержат замечания:

- *отзывы официальных оппонентов:*

1. **Болдин А.П.**, д.т.н., профессор: 1. Нормативный показатель оснащённости предприятий ПТБ, приведённый в работе, со ссылкой

ГИПРОАВТОТРАНС, на сегодняшний день не совсем актуален, и удельный вес ПТБ в стоимости основных фондов должен быть несколько выше. 2. В работе рассматриваются только города Саратов и Энгельс, хотя имеются также несколько районных центров в относительной близости от вышеуказанных городов с собственными АТП. 3. В работе рассматривается повышение эффективности только пассажирского автотранспорта, находящегося в государственной (муниципальной) собственности, который в значительной мере находится под воздействием административно-командной системы управления. Было бы целесообразно привести экспертное мнение соискателя возможных изменений структуры городской и региональной системы ЦСП при подавляющем влиянии рыночных механизмов, при подключении к ней приватизированного грузового и пассажирского подвижного состава. 4. На рисунке 4.2 и других ему подобных приведены полученные автором аналитические зависимости уравнений регрессии с использованием программы Excel. По мнению оппонента более целесообразным было бы провести обработку полученных автором экспериментальных данных, имеющих принципиальное значение, с использованием программы STATISTICA (модуль «Множественная регрессия»), с оценкой значимости моделей регрессии по критерию Фишера, и коэффициентов модели по критерию Стьюдента. Это повысило бы их информационную значимость (качество аппроксимации экспериментальных данных рисунков 4.9-4.11 могло бы быть значительно выше) и возможность последующего непосредственного использования в других исследованиях. 5. Из материалов 5-го раздела неясно, какие принципы были использованы автором для получения рациональной структуры городской и региональной ЦСП Саратовского региона. По мнению оппонента, их было бы целесообразно отразить в приложении к диссертационной работе, поскольку несомненно, что они могли бы быть полезными при планировании и реализации структуры ЦСП в других регионах. Также было бы целесообразно перенести в приложение материал 5-го раздела, посвященный организационным, логистическим и юридическим принципам обеспечения качественного функционирования ЦСП.

2. **Конев А.А.**, к.т.н.: 1. Общие выводы 1 и 6 диссертации носят дублирующий характер и отражают расчетный экономический эффект от внедрения предлагаемых автором решений, целесообразнее было бы объединить их в один вывод. 2. Во втором разделе диссертации отсутствуют выводы, что не совсем корректно. 3. В диссертации на стр. 56 в формуле 3.11 и автореферате на стр.11 в формуле 10 в представлены переменные C_m° и $C_{Тм}^{\circ}$, описание которых отсутствует в тексте, что затрудняет оценку корректности и целесообразности их использования. 4. По тексту диссертации и в автореферате приведено выражение «Из рассмотренных форм организации ЦСП заслуживают особого внимания формы организации на схемах г) и д)». Описания пункта д) и его графическое представление на рисунке отсутствует. 5. Не корректно использование неактуальных нормативных

показателей оснащённости предприятий ПТБ, ссылающихся на ГИПРОАВТОТРАНС, ввиду того, что эти данные устарели. 6. В списке литературы указано очень малое количество (менее 15%) современных источников. 7. В тексте диссертации и автореферате имеются грамматические и орфографические неточности.

- отзыв ведущей организации:

3. **Отзыв ведущей организации:** 1. Качество обслуживания автобусов является комплексным показателем и в конечном итоге оценивается потребителем услуг. Качество обслуживания нельзя оценивать только по степени соблюдения периодичности ТО и полноты выполнения профилактических операций. 2. В третьем разделе «Аналитическое обоснование структур обеспечения работоспособности автобусов» требует пояснения смысл применённого термина «детерминированная модель оптимизации». 3. Неясно, как где в работе использован закон распределения Пуассона? 4. Не приведено обоснование выбора предприятий в качестве базы ЦСП с определённой специализацией по видам работ и типу подвижного состава.

- отзывы на автореферат:

4. **Федотов А.И.**, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет»: 1. Одной из *целей работы* автор называет *повышение безопасности движения*. Однако ни в тексте автореферата, ни в основных положениях, выносимых на защиту, ни в заключении нет информации о том, как изменилась безопасность движения количественно, качественно. 2. Не понятно, какие методы ТО и ТР использовал автор в работе, и какие из них являются наиболее эффективными при реализации методики определения места расположения, специализации ЦСП и расчёте его мощности.

5. **Васильев В.И.**, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «Курганский государственный университет»: Весьма сомнительна универсальность рекомендации автора определять оптимальную периодичность обслуживания по чисто экономическому критерию (формула 10, стр. 11 автореферата). Ведь для узлов и систем, обеспечивающих безопасность движения (тормозная система, рулевое управление), периодичность обслуживания должна определяться с учётом гарантированной вероятности безотказной работы этих систем на межконтрольном периоде.

6. **Сафронов К.Э.**, к.т.н., доцент, ФГБОУ ВПО «Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия (СибАДИ)»: Автор говорит о необходимости повышения качества проведения работ по техническому обслуживанию (ТО), о влиянии качества на затраты, связанные с ремонтом и экономикой перевозок. На рис. 6 уровень качества представлен в процентах, однако не совсем ясно, как они получены, и в чём именно автор предлагает выражать показатель качества ТО. Согласно концепции Г. Тагути по мере того, как изменение величины, характеризующей качество (например, времени обслуживания), растёт, связанные с ней затраты или

потери для общества резко увеличиваются. Во многих случаях эта зависимость носит квадратичный характер.

7. **Панов Ю.А.**, к.т.н., доцент, ФГБОУ ВО «Тверская государственная сельскохозяйственная академия»: 1. Не ясно, что вкладывается в термин «качество технического обслуживания» в рамках диссертационной работы? 2. Не ясно, какие преимущества имеет предлагаемая организационная форма централизованного специализированного производства перед существующими формами организации производственно-технической базы?

8. **Агеев Е.В.**, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет»: Из текста автореферата не ясно, для какого количества и какой возрастной структуры парка автобусов обоснована региональная сеть ЦСП г. Саратова, позволяющая существенно повысить уровень качества ТО и ТР автобусов и сократить затраты на обеспечение работоспособности единицы подвижного состава.

9. **Сафонов В.В.**, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «Саратовский государственный аграрный университет им. Н.И. Вавилова»: 1. Недостаточно полно представлена методология экспериментальных исследований, так как не выделены наиболее значимые факторы на эффективность работы ЦСП. 2. При проведении экспериментов, на наш взгляд, не учитывалось разнообразие модельных рядов подвижного состава.

10. **Родионов Ю.В.**, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства» (ПГУАС): 1. В работе рассмотрены только два города Саратовского региона – Саратов и Энгельс. Целесообразно было бы включить в региональную сеть ЦСП несколько близлежащих районных центров с имеющимися в них пассажирскими АТП. 2. Приведённые нормативы бывшего ГИПРОАВТОТРАНСа, на которые ссылается автор, могли устареть и на сегодняшний день потерять свою актуальность.

11. **Гасанов Б.Г.** д.т.н., профессор, ФГБОУ ВПО «Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ)» имени М.И. Платова: Следовало бы чётко сформулировать научную новизну выполненной работы.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их достижениями в данной отрасли науки, наличием публикаций в соответствующей сфере исследования и способностью определить научную и практическую ценность диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана методика определения места расположения, специализации централизованного специализированного производства и расчёта его мощности;

предложены научно-методические подходы распределения имеющейся в крупных городах производственно-технической базы

пассажирских и сервисных предприятий по видам, мощности и расположению централизованных специализированных производств;

доказана перспективность использования результатов работы автора по всем элементам научной новизны; высокий уровень научной и практической значимости полученных результатов;

введены термины: уровень качества профилактики и региональная сеть централизованных специализированных производств.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны: целесообразность централизации технического обслуживания и ремонта автобусов в крупных городах на базе имеющихся предприятий по принципу «хаб»; эффективность специализации работ по техническому обслуживанию и ремонту с учётом увеличения удельной трудоёмкости;

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован комплекс существующих базовых методов исследования: математический анализ, математическая статистика, математическое моделирование;

изложены научно-методические подходы к созданию региональной сети централизованных специализированных производств крупных городов с учётом рационального распределения имеющейся производственно-технической базы автобусных парков;

раскрыты новые направления повышения эффективности процессов обеспечения работоспособности автобусов за счёт разработанных научно-методических подходов к специализации и централизации производственно-технической базы;

изучены внутренние противоречия между существующей на пассажирских предприятиях производственно-технической базой и её фактическим использованием; факторы, оказывающие влияние на выбор вида централизованных специализированных предприятий для данного подвижного состава; принципы формирования контрактно-сервисной системы;

проведена модернизация механизма взаимодействия эксплуатирующих и сервисных предприятий, предложенного В.П. Карташовым на основе учёта различных типов автобусов.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

разработаны и внедрены теоретико-методические подходы в процесс формирования оптимальной региональной сети централизованных специализированных производств городского пассажирского транспорта в г. Саратове, г. Москве (подтверждено 2 справками о внедрении). Полученные результаты диссертационного исследования используются в учебном процессе ФГБОУ ВО «Московский государственный автомобильно-дорожный технический университет (МАДИ)», ФГБОУ ВО «Саратовский

государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.» при изучении дисциплины «Техническая эксплуатация автомобилей»;

определены: целесообразность использования предложенных научно-методических подходов обоснования сети централизованных специализированных производств крупных городов и видов выполняемых на них работ для формирования региональной логистической системы обеспечения работоспособности автобусов крупных городов;

создан комплекс практических рекомендаций по формированию региональной логистической системы обеспечения работоспособности автобусов с использованием централизованных специализированных производств;

представлены методические рекомендации по проведению исследования спроса на услуги централизованных специализированных производств, а также применяемые в процессе технического обслуживания и ремонта детали, агрегаты, узлы.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ результаты получены на основе статистических методов исследований с применением современных средств обработки и хранения информации и с использованием программных продуктов;

теория построена на известных закономерностях и данных, полученных в ходе экспериментальных измерений, известных закономерностях технической эксплуатации автомобилей, а так же обеспечена принятой методологией исследования, включающей апробированные научные методы;

идея базируется на анализе практического использования и обобщении передового опыта применения методов централизации и специализации производственно-технической базы;

использованы новые экспериментальные данные о влиянии уровня качества технического обслуживания на удельные затраты на текущий ремонт автобусов;

установлены существенная новизна результатов диссертационного исследования относительно ранее представленных результатов по данной тематике; предложения хорошо аргументированы и имеют глубокое научное обоснование; выводы и рекомендации научно обоснованы и вытекают из результатов исследования;

использованы широко известные и имеющие научную апробацию методы исследования спроса на сервисные услуги с целью получения рациональных показателей работы централизованных специализированных производств; в диссертации учтены актуальные требования, предъявляемые к функционированию системы пассажирского транспорта крупных городов.

Личный вклад соискателя состоит в выборе актуальной темы, разработке плана диссертационного исследования, непосредственном участии в сборе и обработке необходимых данных о затратах труда, времени и средств на техническое обслуживание и текущий ремонт автобусов в

г. Саратове, определении рациональной сети централизованных специализированных производств городского пассажирского автотранспорта в г. Саратове с учётом имеющейся производственно-технической базы и подвижного состава, подготовке текста диссертационного исследования, формулировке научной новизны и положений, выносимых на защиту, теоретической и практической значимости, личном участии соискателя в обсуждении результатов исследования на международных научно-практических конференциях, опубликовании научных трудов по теме диссертации.

На заседании 24.03.2016 диссертационный совет принял решение присудить Приказчикову К.Н. ученую степень кандидата технических наук.

При проведении тайного голосования, диссертационный совет в количестве 18 человек, из них 10 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании из 21 человека, входящих в состав совета, проголосовали за – 18, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

Председатель
диссертационного совета
Д999.030.03

Ученый секретарь
диссертационного совета
Д999.030.03



В.А. Голенков

А.А. Катунин