

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации

Клявина Владимира Эрнстовича по теме: «Разработка научных методов повышения уровня системной безопасности дорожного движения», представленную на соискание ученой степени доктора технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта.

• Актуальность темы диссертационного исследования

Рецензируемая работа посвящена обобщению положительного опыта научных исследований по решению проблемы обеспечения «системной безопасности дорожного движения» (термин автора) с целью (стр.4) «разработки научно-обоснованного теоретико-практического инструментария для обеспечения безопасных условий движения транспортного потока, уменьшения дорожно-транспортной аварийности и загрязнения окружающей среды». Востребованность российской практики в формализованном научно-обоснованном инструменте предупреждения причин возникновения тяжких ДТП (см. ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196) – как источника смертности на дорогах, автор связывает с неисчезающей потребностью ускоренного преодоления ее высокого уровня, недопустимого для России. Этот уровень в России сохраняется многие годы по причине несовершенства указанного выше закона и объективной неспособности практики самостоятельно создавать такие инструменты, требующие новых специальных знаний, которые создаются исключительно профессиональной наукой.

Замысел автора о необходимости создания системной теории обеспечения БДД для России, как собственной науки, может быть назван пионерским и всячески поддержан. В настоящих условиях в России нет системной организации функционально обязательных и многочисленных видов деятельности как объектов управления и научного системного обеспечения этих видов деятельности. В результате, такой замысел представляется трудноразрешимой проблемой. В поддержку этого вывода можно отнести ее высокую трудоемкость и сложность решения многочисленных методологических задач эффективной организации и управления указанной деятельностью, решаемых для сложных систем в структуре стандартно и давно используемой в мировой практике общей теории управления различными по назначению системами. Здесь, их разновидностью - организационно техническими системами, начиная с научного обоснования их концепций, проведения строго соответствующих им системных исследований функциональных структур и свойств систем с выходом на проектирование концептуального, гарантированно работоспособного стартового их варианта, механизмов непрерывного их совершенствования (реинжиниринга) - для обеспечения обязательного и непрерывного же снижения смертности на дорогах России. Обеспечить такое снижение способен только непрерывный прирост новых научно-обоснованных знаний.

Для практики обеспечения БДД такая теория должна, в соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196, обеспечить строгое осмысление механизмов реализации его фундаментальной нормы обеспечения БДД - на сегодня отсутствующих в российской практике – организацией и управлением государственной

системой по факторам, влияющим на уровень БДД, и причин возникновения тяжких ДТП. Последние изначально априори должны быть определены и обеспечены полным множеством соответствующих механизмов их парирования, способных предупреждать смертность на дорогах России. Вместе с разработкой множества частных моделей, методов, методик, формального языка, точных правил их обоснования и изменения, обоснования различных критериев и разработкой комплекса функционально обязательных подсистем обеспечения – все в совокупности способно обеспечить выход на разработку экспертных систем, как финального продукта современной науки обеспечения БДД.

Сказанное выше позволяет заключить о том, что рецензируемая диссертационная работа в полной мере может быть названа актуальной, востребованной наукой и практикой деятельности по предупреждению смертности на дорогах России, а также отнесена к работам с большим потенциалом ее дальнейшего развития.

• Недостатки и замечания

1. По названию диссертации. Оно должно содержать название предмета исследования и механизма (инструментов) его разработки. Здесь целесообразны варианты – «Научные методы повышения системной безопасности», которые отыскиваются на их известном множестве, либо «Методология разработки научных методов...». В обоих случаях реализуется диссертационная норма – объектом защиты должна быть научная новизна предмета исследования и разработки.

Изначальный акцент на предмете исследования обеспечивает объективный переход на требуемую формулу востребованности практики обеспечения БДД и формулу научной проблемы – как базы обоснования цели диссертационного исследования и совокупности задач, связанное решение которых обеспечивает ее достижение.

2. Сложность облика системы, (как объекта исследования), нестрого представляемого в работе, в рамках которой осуществляется исследование, не позволяет видеть в нем место решений оригинально поставленных задач, и вносит неопределенность в изложение содержания работы. Например, облик, представленный в форме ее функциональной структуры. Этот недостаток делает работу легким объектом для критики. Такая структура системы является носителем всех ее функциональных свойств, т.е. без нее нельзя обосновать функции системы, множества образующих ее функционально обязательных элементов и межэлементных связей и т.д. Критику начать следует, в частности, с отсутствующего в работе терминологического обеспечения разрабатываемой методологии (механизмов, правил, процедур), т.е. необходимого толкования базовых терминов – система, системная безопасность, научный метод, экспертная система и т.д.

3. В работе имеют место принципиальные ошибки в аргументации значимых для работы заключений. На странице 3:

- термин «Обеспечение БДД» не есть составная часть личной безопасности, решение демографических, социальных и экономических проблем...», а есть «деятельность по предупреждению причин возникновения тяжких ДТП» (См. ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196 Ст. 2);

- только фразы «отсутствие теоретико-методологических положений повышения уровня системной БД» недостаточно для утверждения, что «требуется постановка и

решение крупной научной проблемы развития теории...». Требуется обосновать ее формулу, то есть показать ее содержание и обосновать, чем она вызвана и какая новая наука требуется, чтобы решить задачи практики, не решаемые без нее.

Отмеченные выше некоторые замечания, недоработки и ошибки в выполненном исследовании в целом не снижают его научной новизны, оригинальности постановки задач общей проблемы ОБДД в России, востребованности, научной и практической значимости.

Диссертация отвечает требованиям п.9 Постановления Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 «842 «О порядке присуждения ученых степеней», а автор исследования – Клявин Владимир Эрнстович заслуживает присуждения ученой степени доктора технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта.

Доктор технических наук,
профессор Санкт-Петербургского
Государственного архитектурно-
строительного университета,
научный руководитель Института
безопасности дорожного
движения

П.А.Кравченко

Подпись Кравченко Н.А.

ЗАВЕРЯЮ

Зам. начальника управления кадров
СПбГАСУ С.А. Гештадт

«13 » 10 2017 г.



- ФИО: Кравченко Павел Александрович
- почтовый адрес организации: 190103 Санкт-Петербург, ул. Курляндская, д2/5, Институт безопасности дорожного движения СПб ГАСУ
- телефон: 8 (812) 251-4204, 251-7452
- электронная почта: obdd2008@mail.ru
- организация: ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский Государственный архитектурно-строительный университет» (СПбГАСУ), научный руководитель института безопасности дорожного движения, профессор кафедры наземных транспортно-технологических машин.