

ПРОТОКОЛ № 2/3

заседания объединенного диссертационного совета 99.2.032.03 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук на базе ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева», ФГБОУ ВО «Липецкий государственный технический университет», ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет»

г. Орел

19 декабря 2024 г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ: 19 из 19 членов диссертационного совета, по специальности 2.9.4. (всего – 10): д.т.н. Голенков В.А. (Председатель), д.т.н. Ризаева Ю.Н. (зам. председателя), д.т.н. Евтюков С.А., д.т.н. Жанказиев С.В., д.т.н. Зырянов В.В., д.т.н. Клявин В.Э., д.т.н. Ляпин С.А., д.т.н. Новиков А.Н., д.т.н. Новиков И.А., д.т.н. Сарбаев В.И.; по специальности 2.9.5. (всего – 9): к.т.н. Васильева В.В. (ученый секретарь), д.т.н. Агеев Е.В., д.т.н. Агуреев И.Е., д.т.н. Глаголев С.Н., д.т.н. Гордон В.А., д.т.н. Елагин М.Ю., д.т.н. Радченко С.Ю., д.т.н. Хмелев Р.Н., д.т.н. Чернышев В.И.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Защита диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.4. Управление процессами перевозок **Кочегуры Дениса Юрьевича** на тему «Совершенствование транспортно-технологического обеспечения производственных процессов ресурсодобывающего комплекса».

СЛУШАЛИ:

О присуждении ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.4. Управление процессами перевозок по результатам защиты диссертации **Кочегуры Дениса Юрьевича**.

ПОСТАНОВИЛИ:

Диссертационный совет принял решение присудить **Кочегуре Денису Юрьевичу** ученую степень кандидата технических наук.

При проведении голосования диссертационный совет в количестве 19 человек, из них 10 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 19 человек, входящих в состав совета, проголосовали за – 19, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

Председатель диссертационного
совета 99.2.032.03



В.А. Голенков

Ученый секретарь диссертационного
совета 99.2.032.03

В.В. Васильева

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОБЪЕДИНЕННОГО ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА
99.2.032.03 ПО ЗАЩИТЕ ДИССЕРТАЦИЙ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ
СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК, НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
ДОКТОРА НАУК, СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО
УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «ОРЛОВСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ И.С. ТУРГЕНЕВА»,
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО 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 19 декабря 2024 г. № 2/3

**О присуждении КОЧЕГУРЕ ДЕНИСУ ЮРЬЕВИЧУ, гражданину
Российской Федерации, ученой степени кандидата технических наук.**

Диссертация «Совершенствование транспортно-технологического обеспечения производственных процессов ресурсодобывающего комплекса», представленная на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.4. Управление процессами перевозок принята к защите 17 октября 2024 г., протокол № 1/3, объединенным диссертационным советом 99.2.032.03 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (302026, г. Орел, ул. Комсомольская, д. 95), федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Липецкий государственный

технический университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (398600, г. Липецк, ул. Московская, д. 30), федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Тульский государственный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (300012, г. Тула, пр. Ленина, д. 92), утвержденным приказом Министерства образования и науки РФ №1330/нк от 25.10.2016 года (№561/нк-794 от 03.06.2021 года).

Соискатель Кочегура Денис Юрьевич, 10 ноября 1980 года рождения.

В 2002 г. окончил федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Кубанский государственный технологический университет» с присвоением квалификации «Инженер – менеджер» по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном)».

В 2024 году окончил заочную аспирантуру федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Кубанский государственный технологический университет» по направлению подготовки 23.06.01 «Техника и технологии наземного транспорта», кандидатский экзамен по специальности «Управление процессами перевозок» сдал в 2024 году.

В настоящее время работает в должности начальника управления Департамента управления автотранспортным сервисом в ПАО НК «Роснефть», г.Москва.

Диссертация выполнена на кафедре транспортных процессов и технологических комплексов федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Кубанский государственный технологический университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный руководитель – доктор технических наук Лебедев Евгений Александрович, доцент, профессор кафедры транспортных процессов и технологических комплексов федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Кубанский государственный технологический университет».

Официальные оппоненты:

Герями Виктория Дарабовна, доктор технических наук, профессор Департамента операционного менеджмента и логистики федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва);

Жесткова Светлана Анатольевна, кандидат технических наук, доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства» (г. Пенза) дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова» (г. Белгород) в своем положительном отзыве, подписанным Загородним Николаем Александровичем, кандидатом технических наук, доцентом, заведующим кафедрой эксплуатации и организации движения автотранспорта указала, что представленная работа по своему содержанию и решаемым задачам исследования соответствует паспорту научной специальности 2.9.4. Управление процессами перевозок по пункту 2. Технология транспортных процессов, моделирование и совершенствование транспортных технологических процессов; пункту 7. Развитие технических средств и систем управления, цифровизация управления транспортными технологическими процессами; пункту 8. Информационное, математическое и алгоритмическое обеспечение систем управления, включая методологию исследования и проектирования; пункту 16. Организация грузовой и коммерческой работы на транспорте. Транспортное экспедирование и сервис.

Результаты диссертационного исследования рекомендуются для использования и применения их при организации и управлении транспортно-технологическим обеспечением всех производственных процессов ресурсодобывающих комплексов (РДК) с учетом особенностей каждого из них и изменений окружающей среды.

Основные положения диссертационного исследования могут быть использованы при подготовке программно-методических комплексов учебного процесса специалистов для транспортного комплекса в соответствии с положениями концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года утвержденной распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 года № 255-р.

Диссертация представляет собой завершённую научно-квалификационную работу, выполненную автором самостоятельно и на высоком уровне, и соответствует пункту 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842. В работе Кочегуры Д.Ю. предложены новые научно-обоснованные методы, математические модели, схемы и технические решения, позволяющие в своей совокупности повысить качество транспортного обслуживания основных технологических процессов РДК.

Диссертация отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор, Кочегура Денис Юрьевич, заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.4 Управление процессами перевозок.

Основные положения диссертации опубликованы в 8 печатных работах, в том числе 4 научные статьи в изданиях, из перечня рецензируемых научных журналов и изданий для опубликования основных научных результатов диссертаций, 4 статьи в изданиях, входящих в международные реферативные базы данных и системы цитирования (Scopus и Web Of Science). Общий объем публикаций по теме исследования – 5,2 п.л., вклад соискателя – 1,5 п.л.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

1. Кочегура, Д.Ю. Разработка программного обеспечения документооборота производственно-технической службы в ООО «КНГ-Кубанское УТТ» / Д.Ю. Кочегура / Сборник работ победителей XV Конкурса научно-технических разработок среди молодежи и организаций топливно-энергетического комплекса. — Москва — 2007. — С. 124–127.

2. Кочегура, Д.Ю. Совершенствование документооборота производственно-технической службы ресурсодобывающего комплекса / Е.А. Лебедев, Д.Ю. Кочегура, Н.А. Васильев // Механика. Оборудование, Материалы и Технологии. Электронный сборник научных статей по материалам Второй Международной научно-практической конференции ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». — Краснодар — 2019. — С. 812–817.
3. Кочегура, Д.Ю. Цифровая трансформация документооборота производственно-технической службы ресурсодобывающего комплекса / Л.Б. Миротин, Е.А. Лебедев, Д.Ю. Кочегура // Вестник транспорта. — 2020. — № 4. — С. 34–37.
4. Кочегура, Д.Ю. Повышение эффективности работы автомобилей на основе цифровой трансформации транспортных технологий / Д.Ю. Кочегура // Транспорт: наука, техника, управление. — 2021. — № 7. — С. 62–64.
5. Кочегура, Д.Ю. Особенности формирования грузопотоков ресурсодобывающего комплекса и их транспортного обслуживания / Д.Ю. Кочегура // Транспорт: наука, техника, управление. — 2021. - № 9. — С. 53-56.
6. Кочегура, Д.Ю. Эффективность работы автомобилей в контексте цифровой трансформации транспортных технологий / Д.Ю. Кочегура / VII Международная научно-практическая конференция «Информационные технологии и инновации на транспорте». — Орловский государственный университет, опубликована в журнале МАТЕС Web of Conferences 341 00005 (2021) — Орел — 2021. — С. 1–5.
7. Кочегура, Д.Ю. Цифровизация управления и контроля транспортно-логистическим обеспечением РДК / Д.Ю. Кочегура, Л.Б. Миротин, Е.А. Лебедев // Мир транспорта и технологических машин. - 2022. — № 3–3 (78). - С. 135–140.
8. Кочегура, Д.Ю. Резервы транспортно-технологического обслуживания производственных процессов ресурсо-добывающего комплекса / Кочегура Д.Ю., Лебедев Е.А., В.В. Соскова // Транспорт: наука, техника, управление. — 2024. — № 5. -С. 48-51.

На диссертацию и автореферат поступило 13 положительных отзывов:

1. **Герامي В. Д.**, доктор технических наук, профессор Департамента операционного менеджмента и логистики ФГАОУ ВО «Национальный

исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва) официальный оппонент: замечания 1. Автор использует словосочетание «Транспортно-технологическое обеспечение»; встречаются также термины "транспортно-технологическое предприятие" (стр. 108) и "транспортно-технологический оператор" (стр.8). Между тем, определения данных терминов в контексте диссертационной работы отсутствуют, что затрудняет восприятие отдельных ее положений. Отсутствует также определение понятия "транспортная емкость" - одного из принципиальных в данной работе. 2. В работе отсутствуют данные относительно характеристик статистической выборки, на основе которой построена гистограмма распределения скважин по скорости доставки, приведенная на рисунке 2.2. 3. Автор недостаточно подробно описал методику отбора факторов, влияющих на транспортно-технологическое обеспечение производственных процессов ресурсодобывающего комплекса. 4. Автор использует в работе многочисленные подходы и методы: прогнозирование, цифровизация, управление рисками, управление и контроль качества, устойчивость технологических процессов, управление жизненным циклом и другие, что не всегда выглядит оправданным логикой работы. 5. Ценность работы возросла бы, если бы автор уделил больше места характеристике практического использования полученных в диссертации результатов.

2. **Жесткова С.А.**, кандидат технических наук, доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства» (г. Пенза), официальный оппонент: замечания 1. Неточность и неоднозначность некоторых формулировок в тексте диссертационной работы и реферата. 2. В предложенном механизме планирования производственного и транспортно-технологического процесса с учетом влияния факторов, были разработаны транспортные схемы перемещения технологического оборудования и материалов, но не показаны существующие схемы перемещения оборудования. 3. В работе автор использует терминологию «математический граф» для описания системы управления транспортно-технологическим обеспечением производственных процессов РДК,

данная терминология, не является общепринятой. 4. Автор декларирует алгоритм Флойда для составления рациональной транспортной схемы доставки груза на объекты для ТКРС. Указанный алгоритм применяется для определения кратчайшего расстояния между двумя пунктами в сети, а автор рассматривает оптимальные кольцевые маршруты, выходящие из одного центра. 5. Автор в работе не рассматривает вопрос оптимизации маршрутов с обратным грузом при доставке груза на объекты для ТКРС.

3. Ведущая организация - федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова»: *замечания* 1. В работе указано, что выполнение задач транспортно-технологического обеспечения процессов РДК зависит от корректного определения внешних и внутренних факторов. Как определяется корректность выбора этих факторов? 2. Какие мероприятия являются проверочными для транспортно-технологических процессов в рамках поддержки производственной деятельности РДК? 3. Как определяется минимальные затраты на основе цифровизации для повышения эффективности планирования ТКРС и транспортного обслуживания? 4. В работе приведен анализ рисков при транспортно-технологическом обеспечении производственных процессов РДК с учетом динамично меняющейся внешней среды. Почему не учитываются изменения внутренней среды? 5. В чем смысл приведенной дескриптивной схемы подготовки перевозного процесса?

Отзывы на автореферат содержат следующие замечания:

4. Миротин Л.Б., доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис» ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)»: *замечания* 1. Какие выявлены современные тенденции, упомянутые на стр.7 автореферата? 2. Что входит в перечень мероприятий, направленных на повышение качества управления ресурсодобывающего комплекса? 3. Как можно использовать резервы транспортно-технологического обслуживания ресурсодобывающего комплекса, указанные на схеме рисунка 2 автореферата?

5. **Энглези И.П.**, доктор технических наук, доцент, ректор АНО ОВО «Донецкая академия транспорт», **Н.В. Володарец** кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры транспортных технологий АНОО ВО «Донецкая академия транспорт»: *замечания* 1. В автореферате не приведен перечень рисков при транспортно-технологическом обеспечении производственных процессов РДК, а также потенциальные риски, которые могут возникнуть при переходе к стандартам цифровой экономики. 2. Описывая рисунок 3 указана необходимость разработки методологии транспортно-технологического обслуживания РДК, хотя в задачах исследования п. 4 указана необходимость разработки методики.

6. **Белокуров В.П.**, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры организации перевозок и безопасности движения ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова»: *замечания* 1. На стр. 9 в схеме рис. 2 не ясно каким образом производится оценка и выбор автомобиля с гидроманипулятором или без него. Использование гидроманипулятора уменьшает грузоподъемность и одновременно уменьшает время погрузки (разгрузки). 2. Не совсем ясно значение введения на стр. 10 термина «транспортная ёмкость». 3. На стр. 18, рис. 12 трудно читаем (очень мелкий шрифт) а он ведь основной.

7. **Якунин Н.Н.**, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой автомобильного транспорта, **Фаттахова А.Ф.**, к.т.н. доцент, доцент кафедры автомобильного транспорта ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет»: *замечания* 1. В работе проведен анализ рисков при транспортно-технологическом обеспечении производственных процессов РДК, но не указано каких рисков? 2. На рисунке 2 автореферата указана дескриптивная схема подготовки перевозочного процесса с указанием в заявке условий его выполнения. Какие именно условия указываются в заявке? 3. Не понятно от каких именно факторов зависит выполнение задач транспортно-технологического обеспечения процессов РДК?

8. **Раюшкина А.А.**, кандидат технических наук, доцент, кафедры «Автомобильные перевозки» зав. Отделом аспирантуры и докторантуры ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный технический университет»: *замечания* 1. На

стр. 8 автореферата автор указывает, что выработан перечень мероприятий, направленных на повышение качества управления РДК. Однако, что входит в перечень этих мероприятий не указано. 2. Не ясно, что входит в перечень потенциальных рисков, которые могут возникнуть при переходе к стандартам цифровой экономики. 3. В расчете эффективности инвестиционного проекта по созданию и внедрению разработанной автором системы управления не указана продолжительность реализации инвестиционного проекта.

9. **Замота Т.Н.**, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Автомобильный транспорт» ФГБОУ ВО «Луганский государственный университет имени Владимира Даля»: *замечания* 1. Указанные в третьей главе четыре фактора, которые влияют на транспортно-технологическое обеспечение РДК, могут иметь значительное воздействие на исследуемые процессы и требуется их детальное обоснование, которого нет в автореферате. 2. Первый вывод в диссертационной работе является очевидным.

10. **Покровская О.Д.**, доктор технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Управление эксплуатационной работой», ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра 1»: *замечания* 1. На рис. 1 не представлена собственно структура – необходимо пояснить внутренние взаимосвязи элементов и их интеграцию с транспортным пространством. Что включает в себя транспортное пространство? Имеется ли взаимное влияние элементов структуры? 2. Следует пояснить, в чем принципиальная новизна зависимости, полученной на рис.9? 3. Рис.12 не читаем. 4. В тексте автореферата нет сведений о том, как проводилась экономическая оценка предложений – как определен экономический результат? Возможно, пояснения имеются в основном тексте работы.

11. **Зедгенизов А.В.**, доктор технических наук, доцент, профессор кафедры нефтегазового дела ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет»: *замечания* 1. В качестве объекта исследования следовало рассматривать процесс управления транспортно-технологическим обеспечением РДК, а в качестве предмета исследования обозначить закономерности, возникшие в результате такого управления. 2. В разделе

практической значимости не конкретики, автор ограничивается общими формулировками оптимизации РДК, следовало бы расшифровать в каких именно процессах применяются результаты диссертационного исследования.

12. **Махмутов М.М.**, кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры «Графическое моделирование» ФГБОУ ВО «Казанский государственный архитектурно-строительный университет»: *замечания 1*. Из автореферата не ясно, каким образом получена информация для построения гистограмм распределения скважин по скорости доставки.

13. **Грязнов М.В.**, д.т.н., доцент, профессор кафедры «Логистика и управление транспортными системами» ФГБОУ ВО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова»: *замечания 1*. Не следует обобщать структурную схему, приведенную на рис. 1, для всего ресурсодобывающего комплекса. Например, при разработке рудных месторождений открытым способом, её необходимо было бы дополнить такими процессами, как взрывное рыхление горного массива, экскавация и транспортирование горной массы, складирование вскрыши и полезного ископаемого. 2. Требуется пояснить необходимость формулировки нового понятия транспортной ёмкости обслуживания ресурсодобывающего комплекса, тогда как транспортниками давно используется термин провозной способности парка транспортных средств. 3. Не приведена расшифровка обозначений на рисунке 5.

Выбор официальных оппонентов *обосновывается* их высокой компетентностью в тематике диссертационной работы, значительными научными достижениями и профессиональными знаниями в области организации работы транспорта и управления перевозочными процессами на различных уровнях транспортного комплекса и транспортного пространства, что подтверждается значительным количеством публикаций в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК РФ для научной специальности 2.9.4. Управление процессами перевозок, а также в изданиях, входящих в зарубежные базы цитирования Scopus и Web of Science.

Выбор ведущей организации обосновывается тем, что в ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова»

работают ученые, широко известные своими достижениями в области повышения эффективности работы автомобильного транспорта и безопасности его движения с учетом воздействия различных факторов окружающей среды.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

Разработаны математическая модель расчета прогнозных показателей определения запроса РДК на технологическое оборудование, его отказа и задержек поставок и информационный граф, позволяющий оценить сложность системы управления транспортно-технологическим обеспечением производственных процессов РДК и ее эффективность,

Предложена методика организации транспортно-технологического обеспечения РДК, направленная на минимизацию транспортной емкости всех его производственных процессов на основе комплексного планирования перевозочного процесса в единстве с ними,

доказаны наличия линейной зависимости спроса на оборудования РДК от его жизненного цикла и внешних факторов, влияющих на транспортно-технологическое обеспечение РДК, а также перспективность использования математической модели для расчета прогнозных показателей капитальных и операционных затрат, связанных с закупкой оборудования, его транспортировкой и хранением.

введено понятие «Транспортная емкость» обслуживания объектов РДК, как потребность или востребованность в транспортном обслуживании, которая измеряется в машино-часах или в тонно-километрах выполненной транспортной работы.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказана адекватность математической модели с реальным перевозочным процессом и эффективность ее применения для исследования транспортно-технологического обеспечения РДК. *Применительно к проблематике диссертации результативно* использован комплекс методов исследования – таких, как математические (статистика, программирование), теоретические (моделирование, анализ и синтез) и эмпирические (наблюдение, сравнение,

эксперимент), методы исследования выполняемых транспортно-технологических операций в реальных условиях работы ТС,

изложена авторская научная гипотеза о том, что учет влияния специфических факторов (организационного, технического и технологического характера, в разных сочетаниях) на транспортное обеспечение производственных процессов РДК позволит повысить их устойчивость и снизить транспортную емкость их функционирования,

раскрыты особенности работы РДК, оказывающие наиболее значимое влияние на формирование его транспортных потоков и необходимость дифференцированного рассмотрения всех направлений деятельности комплекса, сопровождаемых транспортными услугами,

изучены причинно-следственные связи между параметрами, характеризующими подготовку, организацию и поддержание функционирования технологических процессов добычи природных ресурсов, нуждающихся в непрерывном транспортном обслуживании,

проведена модернизация процессов подготовки и транспортно-технологического обеспечения ресурсодобывающих технологий на основе объединения совокупной неразрывности всех работ каждого из этих процессов внутри их и между ними.

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

разработаны и внедрены оптимальная структура комплекта бурового и технологического оборудования (КБиТО) и математическая модель расчета оптимального размера его заказа и прогнозирования потребности предприятий РДК в данном оборудовании с учетом его жизненного цикла,

определены принципы формирования информационных потоков для целей транспортно-технологического обеспечения производственных процессов РДК и основные факторы, влияющие на это обеспечение в различных их сочетаниях – с учетом цифровых возможностей it-индустрии для цифровизации процессов расчета,

созданы алгоритмы для системы управления транспортно-технологическими процессами РДК, являющиеся основой для разработки программных приложений, *представлены* рекомендации и предложения по применению разработанного методического и практического инструментария для подготовки и внедрения компонентов системы управления транспортно-технологическим обеспечением производственных процессов РДК:

для экспериментальных работ достоверность полученных результатов обеспечивается тем, что их сравнительный анализ коррелирует с результатами, полученными расчетным путем,

теория построена на проверенных исходных данных, полученных эмпирическим путем, и имитационного моделирования и достаточно полно согласуется с опубликованными результатами по теме диссертационного исследования,

идея базируется на анализе и обобщении личного опыта, положений известных работ ведущих отечественных ученых, и на результатах зарубежных исследований по вопросам управления перевозочными процессами,

использованы доступные и известные из научных публикаций результаты, ранее проводимых и современных научно-прикладных исследований по вопросам транспортно-технологического обслуживания технологических процессов РДК,

установлено качественное и количественное совпадение результатов, полученных при диссертационном исследовании с результатами исследований ученых и специалистов, работающих в области повышения эффективности транспортного обслуживания производственных процессов промышленных предприятий, представленных в открытых источниках по теме исследования,

использованы современные методики сбора и обработки данных для анализа степени воздействия установленных факторов на перевозочный процесс в отдельности (локально) и при совместном воздействии в определенном сочетании.

Личный вклад соискателя состоит в непосредственном участии на всех этапах диссертационного исследования, формулировке рабочей гипотезы, в самостоятельной постановке цели и задач исследования, определении и осуществлении направлений теоретических и экспериментальных исследований,

проведении анализа полученных данных, разработке системы управления транспортно-технологическим обеспечением производственных процессов ГДК и применении ее на практике, формулировании выводов и внедрении результатов исследований, выполненных лично автором, подготовке публикаций по выполненной работе.

В ходе защиты диссертации не были высказаны критические замечания.

Соискатель Кочегура Д.Ю. ответил на все задаваемые вопросы, привел собственную аргументацию, касающуюся разработанных им новых научно-обоснованных технических и технологических решений.

На заседании 19 декабря 2024 года диссертационный совет принял решение *за* новые научно обоснованные технические и технологические решения и разработки, направленные на повышение эффективности транспортно-технологического обеспечения производственных процессов ресурсодобывающего комплекса, внедрение которых имеет существенное значение в области управления процессами перевозок с использованием автомобильного транспорта и вносит значительный вклад в развитие страны, присудить Кочегуре Денису Юрьевичу ученую степень кандидата технических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 19 человек, из них 10 докторов наук по научной специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 19 человек, входящих в состав совета, дополнительно введенных на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за – 19, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

Председатель
диссертационного совета
99.2.032.03

Ученый секретарь
диссертационного совета
99.2.032.03

19 декабря 2024 г.



В.А. Голенков

В.В. Васильева