

ПРОТОКОЛ № 2/4

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 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта **Кокарева Олега Петровича** на тему «Обеспечение работоспособности тормозной системы с гидравлическим приводом в эксплуатации (на примере автомобиля Kia c'eed)».

СЛУШАЛИ:

О присуждении ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта по результатам защиты диссертации **Кокарева Олега Петровича**.

ПОСТАНОВИЛИ:

Диссертационный совет принял решение не присуждать **Кокареву Олегу Петровичу** ученую степень кандидата технических наук.

При проведении голосования диссертационный совет в количестве 19 человек, из них 8 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 19 человек, входящих в состав совета, проголосовали за – 5, против – 13, недействительных бюллетеней – 1.

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. № 2/4

**Об отказе в присуждении КОКАРЕВУ ОЛЕГУ ПЕТРОВИЧУ,
гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата технических
наук.**

Диссертация «Обеспечение работоспособности тормозной системы с гидравлическим приводом в эксплуатации (на примере автомобиля KIA c'eed)» по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта принята к защите 17 октября 2024 г., протокол № 1/4, 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 Кокарев Олег Петрович, 3 июля 1987 года рождения.

В 2015 году окончил магистратуру ФГБОУ ВПО «Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых» по направлению 23.04.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов». В период с 2015 по 2019 гг обучался в аспирантуре по направлению 23.06.01 «Техника и технологии наземного транспорта», профиль – Эксплуатация автомобильного транспорта.

В настоящее время работает в должности заведующего лабораториями на кафедре автомобильного транспорта, безопасности и управления качеством федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Владимирский государственный университет имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых».

Диссертация выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Владимирский государственный университет имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации на кафедре автомобильного транспорта, безопасности и управления качеством.

Научный руководитель – кандидат технических наук, доцент Кириллов Александр Геннадьевич, доцент кафедры автомобильного транспорта, безопасности и управления качеством федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования

«Владимирский государственный университет имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых».

Официальные оппоненты:

Молев Юрий Игоревич, доктор технических наук, доцент, профессор кафедры «Строительные и дорожные машины» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева» (г. Нижний Новгород);

Загородний Николай Александрович, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой эксплуатации и организации движения автотранспорта федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова» (г. Белгород) дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация - федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Московский политехнический университет» в своем положительном отзыве, подписанным Келлером Андреем Владимировичем, доктором технических наук, профессором, заведующим кафедрой «Наземные транспортные средства» указала, что представленная работа по своему содержанию и решаемым задачам исследования соответствует паспорту научной специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта по пунктам: 11 «Эксплуатационная надежность автомобилей, агрегатов и систем»; 12 «Закономерности изменения технического состояния автомобилей, их агрегатов и систем, технологического оборудования предприятий, совершенствование на их основе систем технического обслуживания и ремонта, определение технических нормативов»; 13 «Жизненный цикл автотранспортных средств, рациональные сроки службы автомобилей и их элементов, технологии их утилизации, инфраструктура по утилизации АТС и отходов их эксплуатации (изношенных шин, отработанных аккумуляторов, нефтепродуктов, спецжидкостей).

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы для дальнейшего развития методики прогнозирования различных элементов тормозной системы с гидравлическим приводом и др. систем автомобиля для повышения эффективности технической эксплуатации автомобильного транспорта. Кроме этого, результаты экспериментальных исследований рекомендуются для использования и применения специалистами и руководителями дилерских центров, осуществляющих продажу, гарантийное и сервисное техническое обслуживание и независимых станций технического обслуживания легковых автомобилей категории М1 при реализации своей профессиональной деятельности.

Заявленная цель диссертации достигнута, поставленные задачи решены, основные научные положения могут использоваться для последующих профильных научных исследований в области технической эксплуатации автомобилей.

Диссертационная работа написана технически грамотным языком, материал изложен последовательно. Автореферат и научные публикации соискателя в должной мере раскрывают содержание диссертационной работы. Представленная к защите диссертационная работа Кокарева Олега Петровича является законченной научно-квалификационной работой, которая соответствует критериям требований п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 «О порядке присуждения ученых степеней», а ее автор, Кокарев Олег Петрович, заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта.

Соискатель имеет 15 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 11 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 3 работы. Получено 3 свидетельства о государственной регистрации программы для ЭВМ (№ 2019662723, 2020615682, 2022619257) и

патент на полезную модель (№ 221477). Общий объем публикаций по теме исследования – 3,13 п.л., вклад соискателя – 1,12 п.л.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

1 Кокарев, О.П. Методика оперативного прогнозирования остаточного ресурса элементов тормозной системы / Кокарев О.П., Кириллов А.Г., Ратников А.С. // Вестник гражданских инженеров. – 2020. - №78. – Т1. – С. 168-172.

2 Кокарев, О.П., Исследование влияния режимов работы тормозных механизмов на надежность элементов тормозной системы / Кокарев О.П., Кириллов А.Г., Нуждин Р.В // Техничко-технологические проблемы сервиса. – 2022. – №1(59). – С. – 23-27.

3 Кокарев, О. П. Оценка ресурса элементов тормозной системы / О. П. Кокарев, А.Г. Кириллов, Р.В. Нуждин // Мир транспорта и технологических машин. – 2023. – № 3-3(82). – С. 16-23.

На диссертацию и автореферат поступило 13 положительных отзывов:

1. **Молев Ю.И.**, доктор технических наук, доцент, профессор кафедры «Строительные и дорожные машины» ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева», официальный оппонент. *Отзыв положительный, имеются замечания:*

1. В формулировках научной новизны работы отсутствуют сведения о том, чем именно в научном плане отличается работа автора от ранее выполненных работ. Так проблемам прогнозирования остаточного ресурса тормозных механизмов посвящено множество работ, а чем именно предложенная автором модель отличается от ранее предложенных не сказано. 2. В тексте работы отсутствуют данные о внедрении результатов выполненных работ в научных и промышленных предприятиях, в том числе и в учебный процесс. Сведения о внедрениях имеются только в автореферате и в ПРИЛОЖЕНИИ «И» представленной работы. 3. Цифры о погибших из-за потери работоспособности тормозной системы (до 637 человек в год) в самой работе приведены как результат обработки статистических данных, приведённых на рисунке 1.6 в котором данная цифра отсутствует. 4. Нечёткая логически обоснованная связь

между разделами «Цель работы», «Научная новизна», «Задачи исследования» приведённые во введении автореферата и самой диссертации и собственно текстом работы. 5. В тексте работы отсутствует раздел, связанный с описанием допущений, принятых при математическом моделировании исследуемых процессов, в результате чего неизвестно можно ли применять полученные результаты в зимний период (в условиях торможения с меньшей эффективностью), в других регионах страны (за пределами ЦФО), отличающиеся температурным режимом воздуха и иными средними углами наклонами дороги), рассматривались ли автором процессы износа только на оригинальных тормозных колодках или допускалась установка аналогов (если да, то как менялись полученные показатели по скорости износа) и т.д. 6. Вызывают сомнения данные, приведённые на рисунке 4.9, согласно которого произошло физическое уменьшение парка легковых автомобилей в период с 2021 по 2022 годы на 10% (с 50,5 млн. штук до 45,5 млн. штук). Согласно отчёта РСА весь парк зарегистрированных автомобилей (не только легковых) в 2021 году составлял 64 млн. штук, а в 2022 – 64,5 млн. Автор имел ввиду парк новых автомобилей? 7. В тексте имеются отдельные погрешности редакционного характера, не искажающие смысл изложенного материала (например, о том, что текст, приведённый на стр. 133 относится к разделу «Выводы по главе 4» можно догадаться, только изучив раздел «Содержание», само название раздела сливается с общим текстом работы).

2. Загородний Н. А., кандидат технических наук, заведующий кафедрой «Эксплуатация и организация движения автотранспорта» ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», официальный оппонент. *Отзыв положительный, имеются замечания:*

1. В первой главе проведен анализ безопасности дорожного движения (рис. 1.1 – 1.9), необходимо пояснить, почему не были приняты во внимание данные по первым двум кварталам 2024 г. 2. Во второй главе п. 2.4 на странице 58 диссертации автор приводит формулу (2.8) расчета тормозного момента, определяя при этом прижимную силу колодки к диску как основополагающую. Однако, так как фрикционный процесс нестабилен и при определении

тормозного момента требует учета ряда поправок, а именно: коэффициента стабильности тормозного момента, коэффициента колебания тормозного момента и коэффициента эффективности торможения, насколько корректно использования формулы в таком виде? 3. Во второй главе п.2.5 на странице 65 в математической модели «Энергетический анализ работы тормозного механизма» указаны итоговые формулы 2.18 и 2.19 по определению удельных работы и мощности трения тормозных колодок. Непонятно, как автор учитывает в данных формулах массу транспортного средства, которая важна при определении нормальной реакции опоры и выбирается автором за базисную в формулах 2.5 – 2.7 при определении тормозного момента? 4. В главе 3 раздела 3.5 диссертации описывается разработка информационно-аппаратной системы сбора данных, состоящей из электронных модулей, которые чувствительны к помехам. Каким образом осуществлялась защита сигнала электронных модулей? 5. В главе 3 п. 3.2 на странице 86 введен параметр – коэффициент Кокарева – однако, не проведена его верификация. Непонятно, насколько данный коэффициент применим к автомобилю, отличному от автомобиля, выбранного автором?

3. Ведущая организация - федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Московский политехнический университет» (Московский Политех). *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1 В проведенном в разделе 2.1 анализе методов диагностирования тормозных систем следовало бы указать какие из приведенных решений являются отечественными. 2 Чем обусловлен выбор тормозных колодок TRW GDB 3450? 3 Из текста диссертации не ясно, можно ли применять предлагаемую математическую модель прогнозирования остаточного ресурса тормозных колодок и тормозных дисков для других транспортных средств. 4 Не полностью раскрыта методика постановки эксперимента сбора данных в реальных условиях эксплуатации автомобилей категории М1. 5 Не в полной мере обоснована потребность во введении дополнительной классификации условий движения. 6 Автором предложено ввести корректирующий коэффициент (стр. 86, ф. 3.2 пояснительной записки). Непонятно, какие принимались допущения при получении его расчётных значений. 7 Следует уточнить условия и действующие факторы при применении

данного коэффициента. 8. Каким образом предполагается использовать на практике методику реализации остаточного ресурса элементов ТМ.

Отзывы на автореферат содержат следующие замечания:

4. **Максимов В. А.**, доктор технических наук, профессор кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис», ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)». *Отзыв положительный, имеется замечание:* Как можно предположить из названия диссертации, эксперимент проводился на автомобилях KIA SEED, но каков его объем и продолжительность в автореферате не указано. Кроме того, не указано, как проводилась проверка адекватности полученной математической модели исходным данным и исследуемому процессу, и можно ли ее использовать для оценки работоспособности TopC других автомобилей.

5. **Родионов Ю.В.**, доктор технических наук, профессор кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта», декан автомобильно-дорожного института ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства» (ПГУАС). *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1. Ссылка на п.13 паспорта научной специальности не совсем корректна, достаточно было упомянуть п.11 и п.12. 2. Из автореферата не ясно, какое отношение научно-исследовательская работа имеет отношение к теме диссертации.

6. **Смирнов П.И.**, кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство» ФГБОУ ВО «Вологодский государственный университет». *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1. Необходимость уточнения методологии обработки данных. В работе приводится массив данных более 5 млн. значений, собранных с помощью информационно-аппаратной системы. Однако не уточняется каким образом гарантируется репрезентативность выборки и как учитываются возможные погрешности, связанные с условиями эксплуатации автомобилей в различных регионах и климатических условиях. Это может снизить точность разработанной методики.

2. Ограниченная универсальность передоложенного коэффициента Кокарева. Введенный коэффициент Кокарева для оценки интенсивности работы тормозной системы зависит от предложенной классификации режимов эксплуатации («Город», «Трасса»). Однако классификация кажется упрощенной и не учитывает другие значимые условия, такие как сезонные особенности, качество дорожного покрытия или загруженность дорог. Это может ограничивать применимость модели в реальных условиях. 3. Невысокий экономический эффект. Хотя методика позволяет экономить от 327,26 до 556,18 рублей в год на один автомобиль, этот эффект представляется незначительным в сравнении с затратами на разработку и внедрение информационно-аппаратной системы. Это вызывает вопросы о целесообразности широкомасштабного применения предложенной методики, особенно для частных владельцев.

7. **Васильев В. И.**, доктор технических наук, доцент, профессор кафедры «Проектирования и эксплуатация автомобилей» ФГБОУ ВО «Курганский государственный университет». *Отзыв положительный, имеется замечание:* Автором используется параметр «Приращение температуры тормозного механизма при торможении» (формула 6 на стр. 9 автореферата). Однако из автореферата не ясно в каком месте, на какой детали тормозного механизма фиксируется данный параметр. Ведь даже на разных радиусах тормозного диска (ближе к центру или ближе к краю) температура будет фиксироваться разная. Аналогичная ситуация и по накладке тормозной колодки ввиду реальной в эксплуатации неравномерности ее прижатия к тормозному барабану.

8. **Голов Е. В.**, кандидат технических наук, доцент кафедры «Транспортные системы дорожно-мостового строительства» ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет». *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1. В математическом выражении (9) стр. 12 автореферата имеется обозначение $q_{N1}^{cp} = 8,01$ и $q_{N2}^{cp} = 0,41$. Из текста автореферата не ясно как они были рассчитаны. 2. На рис.6 Автореферата отсутствует подпись оси, что вызывает соответствующие затруднения восприятия.

9. **Замота Т.Н.**, доктор технических наук, профессора, заведующий кафедрой «Автомобильный транспорт» ФГБОУ ВО «Луганский государственный университет имени Владимира Даля». *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1 Рассчитанный по формуле 8 коэффициент Кокарева ($K_k=4,72$) по своей сути является размерным, показывающим сколько срабатывания тормозной системы происходит на один километр пути. Для трассы он равен $K_k=0,41$, а для городских условий эксплуатации - $K_k=8,01$. Из автореферата неясно, учитывалось ли влияние скоростного режима, параметров процесса торможения (усилия прижатия ТК и ТД, времени прижатия, скорости транспортного средства до начала торможения и после его окончания и т.д.) на износы колодок и тормозного диска, которые за одно срабатывание могут быть выше при движении по трассе? 2. Вызывает вопросы предложенная автором дополнительная классификация условий движения.

10. **Заяц Ю. А.**, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры математических и естественнонаучных дисциплин ФГБОУ ВО «Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное ордена Суворова дважды Краснознаменное командное училище имени генерала армии В.Ф. Маргелова» Министерства обороны РФ. *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1 Нет соответствия размерности физических величин в формуле (1). 2 Вторая глава содержит известный материал из кинематики и динамики. 3 При превышении предельных температур в паре «колодка-диск» происходит интенсивный износ, а дальнейшее торможение приводит к образованию в паре жидкого трения. Такое, даже кратковременное состояние, приводит не только к отказу, но и к чрезмерному износу пары. Автором процессы теплообмена не рассмотрены и не учтены. 4 Автором не рассмотрена система отказов при изложении актуальности исследования. А основным отказом является не износ колодок (это плановое мероприятие ТО), а потеря герметичности гидравлической системы тормозов. 5 Чтение автореферата затрудняют многочисленные несоответствия окончаний в предложениях.

11. **Катаргин С.Н.**, кандидат технических наук, доцент, **Кайзен Ю. Ф.**, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Авиационные горюче-смазочные материалы» ФГАОУ ВО «Сибирский государственный университет. *Отзыв положительный, имеется замечание:* Из автореферата не совсем ясно, как при эксплуатации можно использовать результаты исследований для управления ресурсом тормозных колодок.

12. **Попова И. П.**, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Проектирования и эксплуатация автомобилей» ФГБОУ ВО «Курганский государственный университет». *Отзыв положительный, имеется замечание:* Учитывалось ли состояние проезжей части (наличие дефектов) на дорогах в населенных пунктах и в не границ населенных пунктов при проведении экспериментальных исследований.

13. **Зедгенизов А.В.**, доктор технических наук, доцент, профессор кафедры нефтегазового дела ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет». *Отзыв положительный, имеются замечания:* 1. Научная новизна исследования содержит пункт о распределении циклового значения удельной работы трения по экспоненциальному закону. В тексте автореферата отсутствует описание статистических параметров, подтверждающих значимость распределения. 2. Чем обусловлен интервал пробега экспериментальных исследований более 25000 км? 3. Рисунки 6-8 автореферата выполнены с низким качеством печати и масштабирования, что не позволяет их адекватно интерпретировать.

Выбор официальных оппонентов обосновывается их высокой компетентностью в тематике диссертационной работы, значительными научными достижениями и профессиональными знаниями в области технической эксплуатации автомобилей и надежности технических систем, что подтверждается значительным количеством публикаций в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК РФ для научной специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта, а также в изданиях, входящих в зарубежные базы цитирования Scopus и Web of Science.

Выбор ведущей организации обосновывается тем, что в ФГАОУ ВО «Московский политехнический университет», работают ученые, широко известные своими достижениями и знаниями в области технической эксплуатации автомобилей, в том числе надежности технических систем.

В ходе защиты диссертации членами совета и первым оппонентом были высказаны критические замечания, касающиеся пунктов научной новизны, личного вклада соискателя, внедрения результатов работы.

Соискатель Кокарев О.П. не ответил на задаваемые вопросы, не привел собственную аргументацию, касающуюся научной новизны разработанных и представленных им новых технических решений и моделей.

На заседании 19 декабря 2024 года диссертационный совет принял решение **об отказе в присуждении Кокареву Олегу Петровичу ученой степени кандидата технических наук.**

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 19 человек, из них 8 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 – 5, против – 13, недействительных бюллетеней – 1.

Председатель диссертационного
совета 99.2.032.03



В.А. Голенков

Ученый секретарь диссертационного
совета 99.2.032.03

В.В. Васильева

19 декабря 2024г.