

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.380.05,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от «15» июня 2023 г. № 14

О присуждении Белехову Александру Александровичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата технических наук.

Диссертация «Метод предварительной технической экспертизы транспортных средств при изменении их конструкции в эксплуатации» по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта принята к защите 06.04.2023 (протокол заседания № 7) диссертационным советом 24.2.380.05, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 190005 г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4, утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 14.02.2023 года № 231/нк.

Соискатель Белехов Александр Александрович, «16» октября 1987 года рождения.

В 2009 году соискатель окончил ГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» с присуждением квалификации «Инженер» по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». В 2016 году соискатель окончил ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» с присвоением квалификации «Магистр» по направлению подготовки 23.04.02 «Наземные транспортно-технологические комплексы». В 2021 году соискатель окончил аспирантуру ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский

государственный архитектурно-строительный университет» по направлению подготовки 23.06.01 «Техника и технологии наземного транспорта», по образовательной программе «Эксплуатация автомобильного транспорта» (заочная форма обучения).

Работает старшим преподавателем на кафедре транспортных систем ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Диссертация выполнена на кафедре наземных транспортно-технологических машин в ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный руководитель – доктор технических наук Евтюков Станислав Сергеевич, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», кафедра транспортных систем, заведующий.

Официальные оппоненты:

Молев Юрий Игоревич, доктор технических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева», кафедра «Строительные и дорожные машины», профессор;

Марусин Александр Вячеславович, кандидат технических наук, доцент, ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», г. Москва, департамент транспорта инженерной академии, доцент;

дали положительные (отрицательные) отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», город Белгород, в своем положительном отзыве, подписанном Загородним Николаем Александровичем (кандидат технических наук, доцент, кафедра «Эксплуатация и организация движения автотранспорта», заведующий), указала, что диссертационная работа «Метод предварительной технической экспертизы транспортных средств при изменении их конструкции в эксплуатации», представленная на соискание ученой степени кандидата

технических наук по 2.9.5 – Эксплуатация автомобильного транспорта, соответствует критериям, предъявляемым к кандидатским диссертациям в пунктах 9...11, 13...14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842 (ред. от 01.10.2018, с изм. от 26.05.2020), предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата технических наук, а ее автор, Белехов Александр Александрович заслуживает присуждения ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5 – Эксплуатация автомобильного транспорта.

Соискатель имеет 11 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 11 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 8 работ.

Работы, опубликованные в ведущих рецензируемых научных изданиях, перечень которых размещен на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии:

1. Белехов, А.А. Разработка алгоритма проведения оценки возможности внесения изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации / А. А. Белехов, В. Н. Горшков // Вестник гражданских инженеров. – 2016. – №6 (59). – С. 182–187 (авторский вклад 50 %);

2. Белехов, А.А., Совершенствование методов предварительной технической экспертизы как первый этап определения возможности внесения изменений в конструкцию транспортных средств / А. А. Белехов, С. А. Евтюков // Вестник гражданских инженеров. – 2017. – №1 (60). – С. 239–245 (авторский вклад 50 %);

3. Белехов, А.А. Разработка алгоритма проведения оценки возможности внесения изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации / А. А. Белехов // Вестник гражданских инженеров. – 2017. – №3 (62). – С. 239–245 (авторский вклад 100%);

4. Белехов, А.А. Качественная оценка возможности внесения изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в

эксплуатации / А. А. Белехов // Вестник гражданских инженеров. – 2017. – №6 (65). – С. 221–227 (авторский вклад 100%);

5. Белехов, А.А. Разработка алгоритма проведения предварительной технической экспертизы / А. А. Белехов // Вестник гражданских инженеров. – 2018. – №2 (67). – С. 220–225 (авторский вклад 100%);

6. Белехов, А.А. Разработка модели оценки влияния вносимых в конструкцию транспортных средств изменений на безопасность дорожного движения / А. А. Белехов // Вестник гражданских инженеров. – 2018. – №6 (71). – С. 169–174 (авторский вклад 100%);

7. Белехов, А.А. Оценка влияния изменений вносимых в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации, на безопасность дорожного движения / А. А. Белехов, С. А. Евтюков // Вестник гражданских инженеров. – 2021. – №6(89). – С. 151–157 (авторский вклад 50%);

8. Белехов, А.А. Оценка возможности установки системы сбора и накопления энергии на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации / А. А. Белехов, А. И. Капенкова, С. С. Евтюков // Вестник гражданских инженеров. – 2022. – №6(95). – С. 134–140 (авторский вклад 33%);

Статьи в других изданиях:

9. Белехов, А.А. Проверка безопасности конструкции транспортного средства с внесенными изменениями как элемент контроля технического состояния / А. А. Белехов // Архитектура – строительство – транспорт: 73-я научная конференция профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов университета СПбГАСУ. Ч. II. – СПб.: СПбГАСУ, 2017. – С. 35-38 (авторский вклад 100%);

10. Белехов, А.А. Модель оценки влияния вносимых в конструкцию транспортных средств изменений на безопасность дорожного движения / А. А. Белехов // Архитектура – строительство – транспорт: 74-я научная конференция профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов университета СПбГАСУ. Ч. II. – СПб.: СПбГАСУ, 2018. – С. 5-9 (авторский вклад 100%);

11. Белехов, А. А. Устойчивость транспортных средств категорий N1-N3 при внесении изменений в их конструкцию / А. А. Белехов // Проблемы

функционирования систем транспорта: материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. – Тюмень: ТИУ, 2020. – С. 251-255 (авторский вклад 100%).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», доцент Высшей школы транспорта Института машиностроения, материалов и транспорта, кандидат технических наук **Плотников Дмитрий Георгиевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- В таблицах 1-3 вероятность вынесения решений вычисляются с различной точностью, что затрудняет сравнение результатов.

- В п. 2 автореферата показан анализ обращений, по которым было принято решение о невозможности внесения изменений в конструкцию ТС. Следует уточнить, какая часть таких решений не была связана с требованиями безопасности.

2. ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет», г. Омск, заведующий кафедрой «Автомобильный транспорт», кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, доцент **Князев Игорь Михайлович**; доцент кафедры «Автомобильный транспорт», кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта **Трофимов Борис Сергеевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Из текста автореферата не совсем ясно, как модель внесения изменений в конструкции будет адаптироваться к принципиальной отмене или добавлению нормативных актов.

- Автор дорабатывает методику проведения предварительной технической экспертизы, добавляя в нее дополнительные пункты, связанные с: определением изменяющихся классификационных параметров, определением характеристик ТС экспериментальным методом, определением конструктивной безопасности расчетным методом, что повлечет за собой

дополнительные временные затраты. В автореферате не указано, насколько по времени изменится процедура предварительной технической экспертизы для потребителя услуги.

3. ФГБОУ ВО «Вологодский государственный университет», Институт машиностроения, энергетики и транспорта, доцент кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство», кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта **Смирнов Петр Ильич**.

Отзыв положительный, имеется замечание:

- Из автореферата не понятно, каким образом были получены именно 9 изменяющихся параметров для разработанной классификации вносимых в конструкцию ТС изменений?

4. ФГБОУ ВО «Уральский государственный лесотехнический университет», г. Екатеринбург, Инженерно-технический институт, заведующий кафедрой «Автомобильный транспорт и транспортная инфраструктура», кандидат технических наук, доцент **Сидоров Борис Андреевич**; доктор технических наук, профессор **Черемных Николай Николаевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Одним из наиболее опасных видов изменения конструкции АТС с позиций БДД является восстановление автомобиля после его «полной гибели», когда автомобиль восстанавливается после серьезного ДТП или собирается из агрегатов или двух и более ТС. Исследовал ли автор вопрос о технической экспертиза таких ТС?

- Как следует из табл. 1 стр. 15 автореферата, при изменении или уничтожении маркировки ТС количество выданных разрешений о невозможности изменений в конструкцию всего 21 при вероятности вынесения решения о невозможности 87,5%. Отражает ли это фактический уровень парка подержанных ТС, возраст которых превышает 10 лет, - более 45% автомобилей (см. стр. 3 автореферата) и наличие в этом парке восстановленных ТС после «полной гибели»?

5. ФГБОУ ВО «Тюменский индустриальный университет», доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта», кандидат технических

наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, доцент **Петров Артур Игоревич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Используемое в тексте работы понятие «техническая экспертиза конструкции транспортного средства» с учетом предложенной методики нуждается в корректировке.

- В работе не рассматривается процедура проведения проверки безопасности конструкции ТС, с внесенными изменениями. Окажет ли влияние применение разработанной методики на данную процедуру?

6. ООО «Электронные передовые транспортные системы», руководитель испытательной лаборатории, кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта **Лукиянов Сергей Владимирович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Корректировка понятия «техническая экспертиза конструкции транспортного средства» с учетом предложенной методики.

- В тексте автореферата не указана причина, по которой не производится анализ потребностей рынка в транспортных средствах, планируемых для эксплуатации в конкретных целях, отраслях или направлениях. Неясно, почему невозможны изначальная комплектация и оснащение транспортного средства таким образом, чтобы при последующем введении в эксплуатацию такого транспортного средства, оно отвечало всем требованиям, предусмотренным законодательством РФ, а также удовлетворяло условия и потребности современного рынка.

7. Экспертно-криминалистический отдел УМВД России по городу Белгорода, старший эксперт Экспертно-криминалистического отдела, кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта **Лазарев Дмитрий Александрович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Из текста автореферата неясно как автор определил классификационные признаки, используемые далее для отнесения

воздействия на конструкцию транспортного средства к понятию «внесение изменений».

8. ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.», доцент кафедры «Организация перевозок, безопасность движения и сервис автомобилей», кандидат технических наук по специальности 05.20.03 – Технологии и средства технического обслуживания в сельском хозяйстве, доцент **Куверин Игорь Юрьевич**, заведующий кафедрой «Организация перевозок, безопасность движения и сервис автомобилей», доктор экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством, профессор **Гусев Сергей Александрович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- На страницах 20-21 автореферата представлен предлагаемый метод оценки влияния вносимых в конструкцию транспортного средства изменений на безопасность. В результате расчета по предлагаемой методике производится определение коэффициентов значимости показателей. Однако, исходя из анализа представленных формул, физическая сущность данного показателя свидетельствует лишь об относительном уровне отклонения параметров в пределах допустимых значений и название приведенного показателя не в полной мере соответствует его физической сущности. Отдельные показатели при своем изменении могут оказывать слабое влияние на безопасность, а другие при таком же относительном изменении более значительное. Кроме того влияние может быть как положительным, так и отрицательным.

- Из автореферата не совсем понятна необходимость расчета формулы (4). На странице 19 автореферата под номером (3) указано однозначное условие возможности или невозможности переоборудования транспортного средства. Однако далее на странице 20 указано такое же условие под номерами (5) и (6) по результатам расчетов по формуле (4).

9. ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет», заведующий кафедрой автомобильного транспорта, доктор технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта,

профессор **Якунин Николай Николаевич**, доцент кафедры автомобильного транспорта, кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, доцент **Хасанов Рустем Халилович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- По автореферату не совсем понятно, согласуется ли возможность внесения изменений конструкции элементов рулевого управления или тормозных систем транспортных средств с учётом требований нормативных и законодательных документов.

- На наш взгляд, было бы также ценным привести результаты расчёта и испытаний, проведённых после внесения изменений в конструкцию транспортных средств, для легковых автомобилей, как наиболее массово используемых в нашей стране и за рубежом.

10. ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет», заведующий кафедрой «Транспортно-технологических процессов и машин», кандидат военных наук по специальности 20.10.08 – Тыл вооружённых сил, профессор **Афанасьев Александр Сергеевич**, доцент кафедры «Транспортно-технологических процессов и машин», кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта **Чудакова Наталья Вячеславовна**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- При внедрении разработанного метода необходимо дополнительно провести корректировку понятия «техническая экспертиза конструкции транспортного средства».

- В представленной работе не рассмотрена процедура проведения проверки безопасности конструкции ТС, после внесения изменений. Неясно изменится ли процедура ее проведения и содержание.

- Из автореферата не ясно, разработана ли программа ЭВМ для алгоритма, представленного на стр. 23, рис. 4?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их известностью в научной и образовательной сферах, в предметной отрасли, рассматриваемой в работе, а также способностью

определить научную и практическую значимость диссертации, спецификой и актуальностью научных работ.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана классификация вносимых в конструкцию транспортных средств изменений, базирующаяся на изменении технических характеристик, оказывающих влияние на свойства конструктивной безопасности. Использование предложенной классификации позволило разработать расчетно-аналитический метод проведения предварительной технической экспертизы конструкции транспортных средств, находящихся в эксплуатации;

предложен новый подход в проведении предварительной технической экспертизы, позволяющий повысить достоверность ее результатов, отличающийся от существующего учетом влияния вносимых изменений на безопасность и возможность изменения конструкции;

доказано, что предложенные классификационные признаки оказывают влияние на безопасность, а также на возможность изменения конструкции транспортного средства и что применение разработанного расчетно-аналитического метода позволит повысить точность результатов проводимой предварительной технической экспертизы конструкции транспортного средства в эксплуатации;

введено понятие классификационного признака, позволяющее отнести воздействие к понятию «внесение изменений», на основе которого составлена новая классификация изменений, вносимых в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказано, что разработанное научно-методическое обеспечение предварительной технической экспертизы конструкции транспортных средств обеспечивает эффективность разработанного метода и повышает его достоверность;

применительно к проблематике диссертации результативно использован комплекс методов исследования, таких как: методы математической

статистики и теории вероятностей, системного анализа, что подтверждается результатами экспериментов;

изложена гипотеза о том, что на безопасность дорожного движения оказывают влияние изменения, вносимые в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации, при этом выполнение предварительной технической экспертизы по существующим методам может приводить к получению недостоверных результатов;

раскрыты недостатки существующих методов проведения предварительной технической экспертизы, используемых аккредитованными испытательными лабораториями при проверке выполнения требований при изменении конструкции транспортных средств, находящихся в эксплуатации;

изучены причинно-следственные связи в решении задачи допуска транспортных средств к эксплуатации в случае внесения изменений в их конструкцию;

проведена модернизация существующего алгоритма проведения предварительной технической экспертизы конструкции транспортных средств, повышающая достоверность получаемых результатов.

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

разработан и внедрен метод предварительной технической экспертизы транспортных средств при изменении их конструкции в эксплуатации в экспертную деятельность ООО «ЭПТС» (г. Санкт-Петербург), деятельность ООО «СПбГАСУ-Дорсервис» (г. Санкт-Петербург) и ООО «Деловой эксперт» (г. Санкт-Петербург), а также в учебную деятельность подразделений ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет»: кафедры наземных транспортно-технологических машин, кафедры технической эксплуатации транспортных средств, кафедры транспортных систем, института повышения квалификации и профессиональной переподготовки специалистов, а также в учебный процесс ЧОУ ДПО «УМЦ «Ленавтотранс» (г. Санкт-Петербург) по программам профессиональной переподготовки: «Специалист ответственный за безопасность дорожного движения» и «Контролер технического состояния

транспортных средств автомобильного транспорта», о чём имеются акты о внедрении;

определены перспективы применения разработанного метода в деятельности регистрационных подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения и аккредитованных испытательных лабораторий, установлены пределы применимости разработанного метода;

создан новый подход, направленный на применение расчетных методов определения технических характеристик транспортных средств при изменении их конструкции в эксплуатации, позволяющий получить более достоверный результат проводимых экспертных исследований и предотвратить внесение изменений, снижающих уровень безопасности дорожного движения;

представлены рекомендации по совершенствованию нормативного обеспечения предварительной технической экспертизы, включающие дополнение к ГОСТ 33995-2016 «Межгосударственный стандарт. Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию транспортного средства, выпущенного в обращение», и указания по корректировке Постановления правительства РФ от 06 апреля 2019 г. № 413 «Об утверждении Правил внесения изменений в конструкцию находящихся и технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ результаты получены с использованием аттестованного и поверенного измерительного оборудования и выполнены с применением общепринятых методик, изложенных в нормативно-технической документации; показана сходимость результатов применения разработанного метода с натурными исследованиями;

теория исследования основывается на общепринятых подходах и методах математической статистики, классических принципах механики и не противоречит существующим методикам;

идея базируется на критическом анализе существующих подходов и методик оценки возможности внесения изменений в конструкцию

транспортных средств, выпущенных в обращение, применяемых на территории Российской Федерации и за рубежом;

использованы существующие и широко известные результаты проведенных ранее научных исследований в области обеспечения безопасности при изменении конструкции транспортных средств, находящихся в эксплуатации, выявлена связь между результатами исследования и имеющимися статистическими данными по разрабатываемой тематике;

установлено качественное и количественное совпадение результатов, полученных автором в диссертационной работе, с результатами исследований, представленных в открытых источниках;

использованы современные методики получения и обработки больших массивов данных статистической информации о количестве дорожно-транспортных происшествий, видах вносимых в конструкцию транспортных средств изменений и изменяемых технических характеристиках.

Личный вклад соискателя состоит в: непосредственном участии на всех этапах исследования, получении исходных данных при проведении эксперимента, анализе полученных статистических данных, а также определении и осуществлении основного направления теоретических и экспериментальных исследований, разработке метода проведения предварительной технической экспертизы конструкции транспортных средств в эксплуатации; подготовке основных публикаций по выполненной работе.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания:

1. Чтобы обеспечить безопасность, нужно учитывать полный спектр факторов. Какие из факторов были учтены в работе? Учитывался ли дорожный фактор?

2. Вы пишете, что 5,7 % от всех ДТП происходят по причине неисправного технического состояния. Как такое возможно? Вы согласны с тем, что технический осмотр отменен на территории Российской Федерации?

3. Какие были объемы выборок для вычисления вероятностей принятия решения о невозможности изменения конструкции ТС? У Вас было выделено

много признаков, получается по сколько обращений для каждого признака было проанализировано?

4. Проводился ли анализ зарубежного опыта? Если да, то какие результаты данного анализа?

Соискатель Белехов А.А. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию:

1. Если мы рассматриваем безопасность дорожного движения, то на нее оказывают влияния множество факторов, которые можно разделить на 4 подгруппы: транспортное средство – дорога – среда – участник дорожного движения. В работе рассматривалось только транспортное средство, а в транспортном средстве акцентировалось внимание на техническом состоянии. Дорожный фактор не учитывался, только как один из показателей, влияющий на техническое состояние.

2. Это вызвано недостаточным контролем технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации, что явно отражается в статистике. Хотя технический осмотр отменен только для физических лиц, данное решение я не поддерживаю.

3. Порядка 1200 обращений. Даже для тех признаков, которые встречаются не часто (например, уничтожение маркировки ТС), было проанализировано по несколько обращений.

4. Проводился анализ зарубежного опыта по контролю за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации на примере таких стран как: США, Великобритания, Германия, Бельгия, Франция, Швейцария. Были составлены алгоритмы проведения процедуры допуска к эксплуатации транспортных средств, с внесенными в их конструкцию изменениями.

На заседании 15.06.2023 диссертационный совет принял решение: за решение актуальной научно-практической задачи по повышению точности выводов, получаемых при проведении предварительной технической экспертизы конструкции транспортных средств, находящихся в эксплуатации, имеющей значение для развития отрасли знаний в сфере

технического регулирования в отношении колесных транспортных средств, присудить Белехову А.А. ученую степень кандидата технических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 13 человек, из них 6 докторов наук по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта, участвовавших в заседании, из 15 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за – 13, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

Председатель
диссертационного совета

Пушкарёв Александр Евгеньевич

Ученый секретарь
диссертационного совета

Куракина Елена Владимировна

15 июня 2023 года