

**Заключение диссертационного совета Д 212.223.02, 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 доктора наук**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 20.10.2020 № 15

О присуждении Евтюкову Станиславу Сергеевичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени доктора технических наук.

Диссертация «Методология оценки и повышения эффективности дорожно-транспортных экспертиз» (ДТЭ) по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта принята к защите 25 июня 2020 года, протокол заседания № 8, диссертационным советом Д 212.223.02, созданным на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования (ФГБОУ ВО) «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 образования и науки Российской Федерации от 9 ноября 2012 года № 717-нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 25 мая 2016 года № 590-нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 19 декабря 2017 года №1246-нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 30.01.2019 года № 37-нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 27.01.2020 года № 35/нк.

Соискатель Евтюков Станислав Сергеевич, 1989 года рождения.

Диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических «Оценка скорости транспортных средств при проведении дорожно-транспортных экспертиз» защитил в 2014 году в диссертационном совете, созданном на базе ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета» Министерства науки и высшего

образования Российской Федерации. Диссертация утверждена Высшим Аттестационным комиссией (ВАК) Российской Федерации в 2015 года (диплом КНД №003733 от 18.02.2015 г.).

В 2018 году Евтюкову С.С. присуждено ученое звание доцента по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта» (диплом ЗДЦ №018617 от 23.11.2018 г.).

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

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

Научный консультант – доктор технических наук, профессор, Добромиров Виктор Николаевич, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, кафедра наземных транспортно-технологических машин, профессор.

Официальные оппоненты:

Сильянов Валентин Васильевич, заслуженный деятель науки и техники РФ, доктор технических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Московский автомобильно – дорожный государственный технический университет (МАДИ)» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, управление научно-исследовательских работ, ведущий научный сотрудник;

Басков Владимир Николаевич, доктор технических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, кафедра «Организации перевозок, безопасности движения и сервиса автомобилей», заведующий;

Клявин Владимир Эрнстович, доктор технических наук, доцент ФГБОУ ВО «Липецкий государственный технический университет»

Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, кафедра управления автотранспортом, профессор;

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, в своем положительном заключении, подписанном Алиматовым Бахадыром Абдуманноновичем (доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Эксплуатация и организация движения автотранспорта») и утвержденным первым проректором ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», доктором технических наук, профессором Евтушенко Евгением Ивановичем, указали на то, что представленная работа по своему содержанию соответствует паспорту научной специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, а именно: пункту 5 «Обеспечение экологической и дорожной безопасности автотранспортного комплекса; совершенствование методов автодорожной и экологической экспертизы, методов экологического мониторинга автотранспортных потоков» и п.7. «Исследование в области безопасности движения с учетом технического состояния автомобиля, дорожной сети, организации движения автомобилей, проведение дорожно-транспортной экспертизы». Диссертация является завершенной научно- квалификационной работой, в которой изложены новые научно-обоснованные решения, имеющие важное народно-хозяйственное значение в области обеспечения безопасности дорожного движения в РФ и соответствует требованиям, предъявляемым к докторским диссертациям пп. 9 и 10 «Положения о присуждении ученых степеней» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации №842 от 24 сентября 2013 г.), а ее автор Евтюков Станислав Сергеевич заслуживает присуждения ученой степени доктора технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта.

Соискатель имеет 92 опубликованных работы, в том числе по теме диссертации 80 работ общим объемом 214,9 печатных листов (авторских – 83,3п.л.), из них 22 – опубликованы в изданиях, рекомендованных перечнем

ВАК РФ, 9 – в изданиях, индексируемых в международных базах научного цитирования Scopus и Web of Science. Издано 9 монографии, получено 7 патентов на полезные модели и 4 свидетельства государственной регистрации программ для ЭВМ и баз данных.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

Научные статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определённых Министерством науки и высшего образования

1. Евтюков С.С. Российский опыт совершенствования методик определения скорости движения транспортных средств при экспертизах ДТП / С.С. Евтюков, В.Н. Добромиров // Вестник гражданских инженеров. - 2013. - №5. С.160-165 (0,75п.л./0,5п.л.).

2. Евтюков С.С. Скорость, как фактор влияния на безопасность дорожного движения / В.Н.Добромиров, С.С.Евтюков // Современные проблемы науки и образования. - 2013. - №5. - URL: www.science-education.ru / 111-10248 (0,45п.л./0,3п.л.).

3. Евтюков С.С. Определение силовых факторов взаимодействия колесного транспортного средства с абсолютно жестким пороговым препятствием при реконструкции ДТП / С.С.Евтюков // Вестник гражданских инженеров. - 2014. - №2. - С.118-123 (0,9п.л.).

4. Евтюков С.С. Влияние параметров дороги на определение скорости движения при экспертном исследовании ДТП / С.С.Евтюков, Е.В.Куракина // Вестник гражданских инженеров. - 2014. - №1. - С.103-109 (0,9п.л./0,45п.л.).

5. Евтюков С.С. Сопротивление амортизатора сжатию, как фактор влияния на энергетические затраты автомобиля при преодолении порогового препятствия / С.С.Евтюков // Современные проблемы науки и образования, - 2014. - №3. - URL: www.science-education.ru / 117 - 13246 (0,45п.л.).

6. Евтюков С.С. Исследование сцепных характеристик дорожного покрытия при автотехнической экспертизе ДТП / Е.В.Куракина, С.С.Евтюков // Вестник гражданских инженеров. - 2015. - №5. - С.216-223 (0,8п.л./0,4п.л.).

7. Евтюков С.С. Расчетная оценка параметров процесса торможения транспортных средств категории L₃ при реконструкции ДТП / С.С.Евтюков,

И.С.Брылев // Вестник гражданских инженеров. - 2016. - №2. - С.181-185 (0,55п.л./0,4п.л.).

8. Евтюков С.С. Современные технологии первичного осмотра места дорожно-транспортного происшествия / В.Н.Добромиров, С.С.Евтюков, Е.В. Голов // Вестник гражданских инженеров. - 2017. - №2. - С. 232-239 (0,8п.л. / 0,35п.л.).

9. Евтюков С.С. Совершенствование методов оценки безопасности дорожного движения на скоростных автомобильных дорогах / С.С.Евтюков, В.Н.Добромиров, Е.В.Куракина // Мир транспорта и технологических машин. - 2017. - №1 - С.94-100 (0,7п.л./0,25п.л.).

10. Евтюков С.С. Организация безопасного дорожного движения на пешеходных переходах / В.Н.Добромиров, С.С.Евтюков, Е.В.Голов // Вестник гражданских инженеров. - 2017. - №6. - С.265-270 (0,6 п.л./0,3п.л.).

11. Евтюков С.С. Аудит безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального значения в Ленинградской области / С.С.Евтюков, Е.В.Голов // Транспорт Урала. - 2017 - №2. - С.85-89 (0,5п.л./0,35п.л.).

12. Евтюков С.С. Определение места ДТП при наезде транспортного средства на пешехода с учетом темпа движения пешехода /С.А.Евтюков, С.С. Евтюков, А.В.Чудаков // Вестник гражданских инженеров. - 2018. - №4. - С. 175-180 (0,65п.л./0,35п.л.).

13. Евтюков С.С. Метод расчета тормозного пути, учитывающий изменение коэффициента сцепления колеса с дорогой в зависимости от скорости / С.С.Евтюков, И.С.Гладушевский //Вестник гражданских инженеров. - 2018. - №6. - С.175-179 (0,5п.л./0,35п.л.).

14. Евтюков С.С. Выбор коэффициентов при определении затрат кинетической энергии на деформацию автомобиля / С.С.Евтюков, Е.В.Голов // Вестник гражданских инженеров. - 2019. - №1. - С.152-157 (0,6п.л./0,4п.л.).

15. Евтюков С.С. Методика расчета тормозного пути на сухом асфальтобетонном покрытии при движении на шипованных шинах/ С.С.Евтюков, И.С.Гладушевский // Вестник гражданских инженеров. - 2019. - №2. - С.142-146 (0,5п.л./0,4п.л.).

16. Евтюков С.С. Роль человеческого фактора при возникновении дорожно-транспортного происшествия / С.С.Евтюков, Е.В.Голов, А.А. Коломеец // Транспортное дело России. - 2019. - №2. - С.196-199 (0,45п.л./0,3п.л.).

17. Евтюков С.С. Оценка свойств замедления автомобиля при использовании зимнего типа шин на укатанном снежном покрытии / И.С. Гладушевский, С.С.Евтюков // Вестник гражданских инженеров. - 2019. - №5. - С. 217-221 (0,5п.л./0,4п.л.).

18. Евтюков С.С. Оценка времени реакции водителя двухколесного механического транспортного средства при применении им торможения / И.С. Брылев, С.С.Евтюков, И.В.Ворожейкин // Вестник гражданских инженеров. - 2019. - №6. - С.277-283 (0,7п.л./0,4п.л.).

19. Евтюков С.С. Объектно-ориентированные модели управления - основа цифровой транспортной логистики / А.В.Терентьев, С.С.Евтюков, Е.А. Карелина, В.А.Терентьева // Грузовик. - 2019. - №8. - С.32-35 (0,5п.л./0,2п.л.).

20. Евтюков С.С. Совершенствование методики исследования замедления ТС при эксплуатации летних шин с разной высотой протектора / С.С. Евтюков, И.С.Гладушевский // Мир транспорта и технологических машин. - 2020. - №1. - С.72-78 (0,7п.л./0,5п.л.).

21. Евтюков С.С. Исследование сопротивления качению двухколесных транспортных средств / И.С.Брылев, С.С.Евтюков // Вестник гражданских инженеров.-2020.-№2.-С.161-167(0,6п.л./0,4п.л.).

22. Евтюков С.С. К вопросу определения расстояния до объекта по фотографическим снимкам при реконструкции ДТП / С.А.Евтюков, И.В. Ворожейкин // Мир транспорта и технологических машин.- 2020.- №2.- 63-68 (0,6 п.л./0.3п.л.)

Научные статьи в изданиях, индексируемых в международной базе цитирования Web of Sciens,

23. Evtiukov St. Methodology and Results of the Traffic Safety Evaluation on the Saint Petersburg Ring Road / St.Evtiukov, V.Dobromirov, S.Repin // Transportation Research Procedia 20 (2017). - P.151-158 (0,75п.л./0,35п.л.).

24. Evtiukov St. Dispersion of Kinetic energy for Traffic Safety / St.

Evtiukov, J.Rajczyk, M.Rajczyk // Transportation Research Procedia 20 (2017).- P.536-543 (0,75п.л./ 0,35п.л.).

25. Evtiukov St. Problems of calculating the speed of two-wheeled motor vehicles during an accident / St.Evtiukov, I.Brylev, S.Evtiukov // Transportation Research Procedia 36 (2018). - P.84-89 (0,6п.л./0,3п.л.).

26. Evtiukov St. New technological solutions in improving road safety / St. Evtiukov, P.Rajczyk // Transportation Research Procedia 36 (2018). - P.649-653 (0,5п.л./0,3п.л.).

27. Evtiukov St. Prospects of scientific research in the field of active and passive safety of vehicles: Matec Web of Conferences Siberian Transport Forum, May 16-19, 2018/ St.Evtiukov, E.Golov, T.Sazonova // Novosibirsk: Trans Siberia, 2018. - P.1-5 (0,5п.л./0,3п.л.).

28. Evtiukov St. Digitalization as a Factor of Risk Management in a Research and Production Company in the Field of Motor Vehicle Examinations / E. Tiulkin, St.Evtiukov, V.Bezgina // Architecture and Engineering. Vol. 4, Issue 4, 2019. - P.58-63 (0,6п.л./0,3п.л.).

29. Evtiukov St. Improving the Accuracy of Stiffness Coefficient Calculation when Estimating the Kinetic Energy Spent on Vehicle Deformation / St. Evtiukov, E.Golov, J.Rajczyk // Architecture and Engineering. Volume 5, Issue 1, 2020. - P.45-50 (0,6п.л./0,3п.л.).

30. Evtukov St. Adhesion of car tires to the road surface during reconstruction of road accidents / St.Evtukov, E.Golov // E3S Web of Conferences. Vol. 164, 03022 (2020). - TRACEE - 2019. - P.1-9. (0,8п.л./0,6п.л.).

31. Yevtukov S.S. Development of Zoning Method for Solving Economic Problems of Optimal Resource Allocation to Objects of Various Importance in Context of Incomplete Information / S.S.Yevtukov, A.V.Terentyev, E.A.Karelina // Advances in Economics, Business and Management Research. Volume 128. International Scientific Conference «Far East Con" (ISCFEC 2020). - 2020. – P. 765-772 (0,6п.л./0,3п.л.)

Монографии

32. ЕВТЮКОВ С.С. Прогнозирование изменения технико-эксплуатационных показателей подсистемы автомобильных дорог в системе

ВАДС / С.А. Евтюков, Я.В.Васильев, С.С.Евтюков, Е.В.Голов //СПб.: ИД «Петрополис», 2017. - 232с. (14,5п.л./6,0п.л.).

33. Евтюков С.С. Реконструкция дорожно-транспортных происшествий /Е.В.Куракина, С.С.Евтюков, Е.В.Голов //СПб.:ИД «Петрополис»,2017.- 204с. (12,75п.л./5,0п.л.).

34. Евтюков С.С. Методы измерения и прогнозирования изменения температуры во времени и по глубине дорожной одежды (при оценке уровня безопасности дорожного движения) / С.А.Евтюков, Я.В.Васильев, С.С. Евтюков, Е.В.Голов // СПб.: ИД «Петрополис», 2017. - 208с. (13,0п.л./4,5п.л.)

35. Евтюков С.С. IT-технологии в автодорожной экспертизе / С.С. Евтюков, Е.В.Куракина, Н.В.Перевалов // СПб.: ИД «Петрополис», 2019. - 132с. (8,25п.л./3,5п.л.).

36. Евтюков С.С. Современные методы автотехнической экспертизы на основе математических моделей / СПб.: ИД «Петрополис», 2019. -156с. (9,75п.л.).

Патенты, базы данных и программы для ЭВМ, имеющие госрегистрацию

37. Евтюков С.С. Дорожное останавливающее ограждение: пат. № 135328 РФ: заявл. 02.07.2013: опубл. 10.12.2013/ Евтюков С.А., Ушаков А.И., Гришин В.В., Евтюков С.С.

38. Евтюков С.С. Бампер с повышенной энергопоглощающей способностью: пат. №136400 РФ: заявл. 05.09.2013: опубл. 10.01.2014/ Репин С.В., Евтюков С.С., Иванов П.С.

39. Евтюков С.С. Устройство для определения сцепных качеств дорожного покрытия: пат. №146815 РФ: заявл. 29.10.2013: опубл. 20.10.2014/ Евтюков С.А., Евтюков С.С., Ушаков А.И., Ушаков Д.А., Гришин В.В., Куракина Е.В.

40. Евтюков С.С. Расчетные характеристики материалов и грунтов, адаптированных для использования в программе по расчету дорожных одежд: свидетельство о государственной регистрации базы данных № 2016620224: дата гос. рег. 15.02.2016 / Евтюков С.С., Бондарева Э.Д., Медрес Е.П., Инденбом А.Г.

41. Евтюков С.С. Анализ напряженно-деформированного состояния многослойной конструкции методом конечных элементов: свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ №2016612345: дата гос. рег. 25.02.2016 / Евтюков С.С., Васильев Я.В., Медрес Е.Е., Овчинников М.А.

42. Евтюков С.С. Защитное ограждение для фонарных столбов и колонн: пат. №189894 РФ: заявл. 26.03.2019: опубл. 07.06.2019/ Репин С.В., Евтюков С.С., Грушецкий С.М., Орлов Д.С.

43. Евтюков С.С. Система безопасности при остановке трамвая: пат. №191581 РФ: заявл. 23.04.2019: опубл. 13.08.2019/ Репин С.В., Евтюков С.С., Грушецкий С.М., Орлов Д.С., Зазыкин А.В.

44. Евтюков С.С. Двухтрубный гидропневматический амортизатор: пат. №194004 РФ: заявл. 30.07.2019: опубл. 22.11.2019/ Репин С.В., Евтюков С.С., Орлов Д.С.

45. Евтюков С.С. Внешняя подушка безопасности: пат. №196651 РФ: заявл. 19.12.2019: опубл. 11.03.2020/ Репин С.В., Евтюков С.С.

46. Евтюков С.С. Система многокритериальной оценки коэффициента сохранения эффективности автобусов: свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ №2020611000: дата гос. рег. 23.01.2020/ Тайсаев К.К., Евтюков С.А., Терентьев А.В., Евтюков С.С., Беляев А.И.

47. Евтюков С.С. Система оценки эффективности дорожно-транспортной экспертизы: свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ №2020615719: дата гос.рег. 29.05.2020/ Терентьев А.В., Евтюков С.С.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ)» профессор кафедры «Эксплуатация и сервис транспортно-технологических машин и комплексов в строительстве», доктор технических наук, профессор **Кузнецова Виктория Николаевна**

Отзыв положительный, имеются замечания:

— осталось не ясным, можно ли распространить результаты экспериментальных исследований по определению значений коэффициента ф

для различных специфических опорных поверхностей УДС, полученных г. Санкт-Петербурге, на другие города или регионы?;

— не указаны направления и перспективы дальнейших исследований по тематике диссертации.

2. ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, директор, зав. кафедрой судебно-экспертной деятельности Юридического института ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» (РУДН), доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, заслуженный юрист РФ, Смирнова Светлана Аркадьевна.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— на рис.17 автореферата представлена предлагаемая схема исполнительных действий по расследованию ДТП в рамках функциональной структуры системы ОБДД. Не ясно, в чем заключается принципиальное отличие терминов «факторы системы ВАДС» и подсистемы «ВАДС»;

— в автореферате присутствуют понятия «внешняя среда» и «среда». Необходимо уточнить, это разные термины или присутствует многовариантность одного понятия. В дальнейших научных исследованиях рекомендую учесть терминологическое единообразие понятия;

— при определении методов теории принятия решений, применимых для условий исследования, рассматривается ряд методов (критерий Лапласа, оценки Фишберна), но, помимо причисленных, существует достаточно большое количество апробированных методов решения задач данного класса: метод линейной свёртки критериев, лексиграфический метод, метод анализа иерархий. Анализ данных методов и сравнение результатов их применения повысило бы обоснованность применения специального математического аппарата снятия неопределённости для исследуемых условий функционирования системы.

3. ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», директор Высшей школы промышленного-гражданского и дорожного строительства Инженерно-строительного института, доктор технических наук, профессор, Лазарев Юрий Георгиевич.

Отзыв положительный, имеются замечания:

—сможет ли должностное лицо (судья, следователь, дознаватель и т.д.), при назначении ДТЭ использовать многоуровневую экспертную модель системы «ДТП-экспертиза-БДД? Если да, каким образом будет происходить оптимизация процесса реконструкции ДТП?;

—можно ли использовать для всех видов ДТП (попутных, встречных, перекрестных) математические модели расчёта начальных скоростей транспортных средств при ДТП, отличающиеся уточнённым учетом затрат энергии на деформацию их поврежденных элементов конструкции при соударении и работы сил на стадии перемещения ТС после соударения?;

—каков лично Ваш вклад в методику реконструкции ДТП по результатам фиксации камер видеонаблюдения;

—пункт 6 автореферата. Учитывали ли Вы давление в шинах, при проведении экспериментов на торможение ТС категории М1, если нет, то почему? Из рис. 14 автореферата не понятно, почему установившееся замедление, к примеру для БМВ при коэффициенте сцепления 0,1 больше, чем при коэф. сцепления 0,5?

4. ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I», заведующий кафедрой «Технология металлов» доктор технических наук, профессор **Воробьев Александр Алфеевич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

—в таблице 1 формализованным параметрам k_B , k_A , k_D , k_C не даны пояснения. Также не раскрыта связь понятия эффективности D_i и параметра, определяющим целесообразность (стр. 16). В автореферате не даны пояснения к параметру D_i ;

—из автореферата не совсем понятно какова связь между целесообразностью и эффективностью;

—в автореферате не все формулы имеют пояснения значений входящих параметров.

5. Белорусский национальный технический университет (БНТУ), декан автотракторного факультета, профессор кафедры «Транспортные системы и

технологии», доктор технических наук, доцент, **Капский Денис Васильевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

—в п.4 заключения (с.38 автореферата) автором указано, что «предложена новая методология производства экспертизы исследований...», которая должна представлять собой целостную систему принципов и способов организации и построения теоретической и практической деятельности по проведению экспертиз и построения теоретической и практической деятельности по проведению экспертиз аварий, однако в автореферате диссертации (например, в положениях, выносимых на защиту (с.6 автореферата), «новая методология...» автором не указана) в явном виде она не представлена;

—в автореферате не приведены в явном виде данные о влиянии "МОР" на выполнение программ повышения БДД в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

—на с.11 автореферата приведены коэффициенты загрузки 0,45 и 0,75, которые заимствованы из ОДМ для автомобильных дорог. Но, как известно, городская дорожная сеть работает в совсем других условиях. Каким образом эти особенности учтены в исследованиях?;

—в автореферате не представлено, каким образом процесс проведения экспертиз влияет на уменьшение количества аварий и тяжесть их последствий.

6. ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» (РУДН), директор департамента машиностроения и приборостроения Инженерной академии, доктор технических наук, доцент Данилов Игорь Кеворкович.

Отзыв положительный, имеются замечания:

—при описании математических моделей расчёта начальных скоростей транспортных средств при ДТП (стр.26-27) автором не приведена информация по используемым переменным, поэтому непонятно, какие допущения приняты автором при расчетах;

—не приведена расшифровка аббревиатуры СВИ (собранный входная информация) используемая на рис.9 и рис.12;

—из автореферата не ясно, за счет каких механизмов произойдет сокращение сроков поступления актуальной информации о ДТП в базу данных;

—из автореферата не ясно, по какой методике проводилась оценка снижения стоимости проведения экспертиз в рамках расследования.

7. РГАУ МСХА имени К.А. Тимирязева, заведующий кафедрой тракторов и автомобилей, доктор технических наук, профессор, Академик РАН, Дидманидзе Отари Назирович.

Отзыв положительный, имеются замечания:

—во второй главе неоднократно упоминается показатель «эффективность отдельного вида экспертизы», но ни приводятся единицы измерений данного показателя;

—следует отметить, что создание виртуального EDR- это сложная имитационная модель, работа с которой требует высокой квалификации от эксперта, при этом нет явного обоснования насколько целесообразно применение такой имитационной модели на практике при производстве экспертиз ДТП.

8. ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени И.Канта», заведующий кафедрой машиноведения и технических систем Инженерно-технического института, доктор технических наук, профессор, Великанов Николай Леонидович.

Отзыв положительный, имеются замечания:

—информация, изложенная в автореферате, не в полной мере демонстрирует некоторые технические моменты, связанные с проведением экспериментальных исследований. Например, остается открытым вопрос об учёте имеющихся деформаций ТС или учёте кузовных элементов, ранее подвергающихся ремонтному воздействию до наступления ДТП;

—как автором учитывалась и измерялась температура окружающей среды, влажность воздуха, погодные условия?;

—при эксплуатации ТС в зимней период, учитывалось ли наличие на автомобиле фрикционных или всесезонных шин; оценивалось ли техническое состояние шипованных шин (давление в шинах при различной степени загрузки ТС, наличие/отсутствие шипов, высота протектора)?

9. ФГБОУ ВО «Юго-западный государственный университет», профессор кафедры технологии материалов и транспорта, доктор технических наук, профессор, Колмыков Валерий Иванович.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— каково практическое применение разработанной автором методологии при оценке дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и грузовых автомобилей при отсутствии или незначительной деформации конструктивных элементов автомобиля;

— представление автором в списке опубликованных работ по теме научно-квалифицированной работы (диссертации) учебных пособий.

10. ФГБОУ ВО «Рязанский государственный агротехнологический университет имени П.А. Костычева», заведующий кафедрой «Организации транспортных процессов и безопасности жизнедеятельности» доктор технических наук, доцент, Шемякин Александр Владимирович:

Отзыв положительный, имеются замечания:

—в тексте автореферата отсутствует расшифровка аббревиатуры СВИ используемая на рис.9 и рис.12;

—при описании математических моделей расчёта начальных скоростей транспортных средств при ДТП (стр.26-27) автором не приведена информация по используемым переменным, поэтому непонятно, какие допущения приняты автором при расчетах;

—из автореферата не ясно, за счет каких механизмов произойдет сокращение сроков поступления актуальной информации о ДТП в базу данных;

—из автореферата не ясно, по какой методике проводилась оценка снижения стоимости проведения экспертиз в рамках расследования.

11. ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», профессор кафедры «Эксплуатации автомобильного транспорта», доктор технических наук, профессор **Володькин Павел Павлович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

—вызывает сомнение использование термина «Реконструкция» (задачи 3 и 4, стр.4). Считаем, в работе рассматриваются вопросы совершенствования организации проведения дорожно-транспортной экспертизы. Поэтому логичнее говорить о «Реорганизации" или «Совершенствовании»;

—кроме того, автор оценивает эффективность предлагаемых мероприятий (стр.35) процентом снижения стоимости расследования ДТП в размере 75%. По нашему мнению, правильнее было бы эффективность проделанной работы оценить в денежном выражении, что более целесообразно.

12. ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет», заведующий кафедрой «Транспортно-технологических процессов и машин», кандидат военных наук, профессор, **Афанасьев Александр Сергеевич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

—во второй главе осуществляется переход при решении поставленной многокритериальной задачи от метода районирования по принципу соблюдения иерархического соотношения вероятностей возможных состояний среды исследования к методу доминирования критериев. Имеет ли данный переход принципиальное значение;

—в разделе 3.5 нет обоснования, представленного, допустим, в виде графика или таблицы, из которого было бы наглядно видно, что приведенные решения по обработке фото и видеоматериалов влияют на точность исследований и адекватность симуляций моделей при уточнении ПСИ. В этом ключе необходимо дополнить и перефразировать выводы по разделу 3.5.

13. ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО», профессор факультета инфокоммуникационных технологий, старший научный сотрудник Национального центра когнитивных разработок, доктор технических наук, доцент **Басов Олег Олегович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

—из текста автореферата не ясно, о каких событиях А и В идет речь в выражении (1), где доказывается их статистическая взаимозависимость;

—не ясно, как определяется эффективность отдельного вида экспертизы в подсистеме многоуровневой модели системы «ДТП-экспертиза-БДД» (выражение 2));

—из текста автореферата не усматривается, как осуществлена проверка адекватности предложенной аналитической модели «ДТП-экспертиза-БДД»;

—для полноты работы автору следовало бы привести структуру предложенных баз данных (знаний) для производства автотехнических, трасологических и дорожных экспертиз.

14. ФБУ Северо-Западного регионального центра судебной экспертизы Минюст России, заведующий отделом автотехнических экспертиз кандидат технических наук, **Замараев Игорь Вячеславович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

—Из автореферата не следует, как определялся коэффициент сцепления для сухого асфальта свежееуложенного и уже застывшего асфальта в процессе эксплуатации дороги; учитывались ли наличие ям и выбоин на дорожном покрытии при определении установившегося замедления ТС, а также как учитывался продольный и поперечные профили дороги, а также её колейность.

15. ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский аграрный университет, заведующий кафедрой «Автомобили, тракторы и технический сервис», доктор технических наук, доцент **Хакимов Рамиль Тагирович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

— при проведении анализа причин возникновения ДТП, учитывая возрастающий спрос и развитие такой системы как каршеринг, было бы актуально выделить такой фактор как ДТП с участием транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду, и оценить его роль и значимость;

— в автореферате встречаются понятия «внешняя среда» и «среда». Необходимо уточнить, это разные термины или присутствует многовариантность одного понятия, если да - тогда следует уточнить какого;

— чем подтверждалось обоснованность разработанной модели в рассматриваемой системе «ДТП-экспертиза-БДД» и насколько она совершенна в отличие от ранее существующих моделей?

16. ФГБОУ ВО Братский государственный университет, профессор кафедры «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование», доктор технических наук, профессор, Кобзов Дмитрий Юрьевич.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— предлагаемые методики, изложенные в аналитическом виде на страницах 15-19 автореферата, к сожалению не содержат примеров их практического использования, например, выраженных в результатах численного моделирования. Данный факт не позволяет достоверно судить об их практической применимости;

— часть аналитических записей представлена без расшифровки входящих в них характеристик, а графический материал требует более полных пояснений.

17. ФГБОУ ВО «Воронежский государственный технический университет», действительный член Российской Академии транспорта, заведующий кафедрой строительной техники и инженерной механики имени профессора Н.А. Ульянова, доктор технических наук, профессор, Жулай Владимир Алексеевич.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— не ясно, чем представленная математическая модель автора по реконструкции механизма ДТП отличается от модели, представленной в программе PC-Crash, омоложенной экспертным сообществом;

— не ясно, учитывает ли автор жесткость кузова транспортных средств при измерении глубины внедрения при боковом ударе (стр.25). Если учитывает, то где автор берет данные по составу металла кузова

транспортного средства (состав метала влияет на жесткость кузова), если эти данные являются коммерческой тайной производителя.

18. Санкт-Петербургский университет МВД России, начальник кафедры транспортной безопасности, заслуженный сотрудник ОВД РФ, доктор юридических наук, профессор **Квитчук Анатолий Сергеевич**.

Отзыв положительный, имеется замечание:

— из автореферата не ясно, проводилось ли технико-экономические расчеты и обоснования результатов выполненных исследований.

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

Отзыв положительный, имеются замечания:

— отсутствие указания к тому, как решать поставленные задачи по экспертизе ДТП, при наличии такой неопределённости, как изменяемость коэффициента сцепления колес с дорогой (автором справедливо указывается, что только на одной полосе движения его значения могут меняться в 7 раз);

— несомненный интерес для экспертизы ДТП имеют данные, приведённые в таблице 2. Однако для применения полученных характеристик хотелось бы иметь оценку точности полученных результатов или диапазон изменения исследуемого параметра;

— автором в автореферате указывается на то, что им разработан метод определения энергоёмкости амортизатора на ходе сжатия при его работе в клапанном режиме в процессе преодоления порогового препятствия. Практическая реализация метода обеспечивается базой данных по силам сопротивления амортизаторов в клапанном режиме на ходе сжатия, сформированной по результатам проведенных автором испытаний около 70 их моделей. Однако, как данный параметр влияет на длину тормозного пути, в автореферате не указано;

— кроме того, к автореферату имеются замечания редакционного характера. Так на рисунках 3-5 приведена структура ДТП, а ни как не динамика, как это указывается в подрисуночных подписях. Что означают буквенные обозначения в выражениях 10-18 неизвестно.

20. Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова, профессор кафедры «Международные логистические системы и комплексы», доктор технических наук, профессор **Бадрудин Гасанович Гасанов.**

Отзыв положительный, имеется замечание:

— Из текста автореферата не ясно, каким образом будет осуществляться выбор конкретных значений коэффициента сцепления для отдельных участков улично-дорожной сети, учитывая анализ проведенных исследований для автомобильных дорог Удмуртии и Ленинградской области.

21. ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет», директор научно-образовательного Центра проблем транспорта и сервиса машин, профессор кафедры «Транспортные и технологические системы», доктор технических наук, профессор, **Озорин Сергей Петрович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

— по нашему мнению в качестве объекта исследования логичнее было рассматривать процессы проведения дорожного-транспортных экспертиз, а не их подсистему ОБДД;

— в тексте автореферата встречается большое количество аббревиатур и новых не общепринятых и нерасшифрованных терминов (например МОР, ПСИ, УДД, УДС, процессинг, продпроцессинг и т.п.), что затрудняет чтение и восприятие текста автореферата;

— выводы по выполненному диссертационному исследованию, содержащиеся в заключении (стр. 38-40 автореферата), плохо коррелируются с задачами, сформулированными автором, и научными положениями, выносимыми на защиту;

— в выводах отсутствует экономическая оценка реализации результатов научного исследования.

22. Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко Российской академии наук, заведующий лабораторией проблем экологии транспортных систем, доктор технических наук, доцент, **Комашинский Владимир Ильич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

— научные положения, представленные в виде матриц и формул, например, стр. 14-20, не содержат примеров решения, позволяющих конкретно судить о полезности и преимуществах предлагаемых методик;

— некоторые формулы не содержат расшифровки входящих в них величин (например, формула 11-18) что затрудняет их понимание;

— не совсем понятна целесообразность использования метода лазерного сканирования (рис.13), т.к. не показана взаимосвязь его результатов с параметрами процесса столкновения транспортных средств.

23. ФГБОУ ВО «МГТУ им.Г.И. Носова», доцент кафедры «Логистика и управление транспортными системами», доктор технических наук, доцент Грязнов Михаил Владимирович.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— диаграмма на рисунках 3-5 характеризуют не динамику, а структуру распределения ДТП. Эти диаграммы содержат общую информацию, поэтому в автореферате их выносить не нужно, достаточно отразить в диссертации;

— необходимо пояснить связь вероятностной природы возникновения совместных событий в формуле Байеса со значимостью весом отдельных видов экспертиз (ф-ла 2);

— на структурных схемах модели «ДТП-экспертиза-БДД» (рисунок 6,- 7) не обозначены взаимосвязи участников дорожного движения (водителя, пешехода, пассажира). К какому элементу системы ВАДС они относятся?;

— почему автор при проведении экспериментальных исследований с целью расширения информационных баз для математического моделирования ДТП ограничился транспортными средствами категории М₁? Планируются ли расширить нормативно-справочную информацию для математического моделирования ДТП с участием автотранспортных средств других категорий?

24. ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет», заведующий кафедрой «Автомобильный транспорт», доктор технических наук, профессор Якунин Николай Николаевич.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— каким образом определяются формализованные параметры, указанные в таблице 1? И почему для k_B и k_A для отдельных вариантов дорожно-транспортных экспертиз указаны одинаковые параметры эффективности (например, у автотехнической экспертизы для k_B и k_A указано g_{12})?

— возможно ли применение МОР в рамках выполнения одного экспертного заключения?

— в чем выражаются математические модели расчёта начальных скоростей транспортных средств при ДТП?

— для каких случаев в практической деятельности предназначена методика реконструкции ДТП по результатам фиксации камер видеонаблюдения?;

— каким образом были оценены энергетические затраты на деформацию подвесок транспортных средств при преодолении ими трамвайных путей скрытой укладки на стадии разлёта после соударения?

25. ФГБОУ ВО «Московский автомобильно – дорожный государственный технический университет (МАДИ)», советник при ректорате, доктор технических наук, профессор, чл-корр. РАН, Приходько Вячеслав Михайлович.

Отзыв положительный, замечания отсутствуют.

26. ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева», заведующий кафедрой мехатроники, механики и робототехники, доктор технических наук, доцент Поляков Роман Николаевич.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— во второй главе осуществляется переход при решении поставленной многокритериальной задачи от метода районирования по принципу соблюдения иерархического соотношения вероятностей возможных состояний среды исследования к методу доминирования критериев. Имеет ли данный переход принципиальное значение?

— структурную взаимосвязь моделей на рис.3.7 целесообразно объединить с единой структурой процедур, при этом для более ясного отображения целостности построенной схемы (пирамиды МОР по рис.3.3) необходимо объединить все разработанные компоненты в единую структуру, дополнив ее связями, отражающими передачу данных, и уровнями перехода от ПСИ к результатам МОР?

— не совсем четко изложена новизна работы.

27. ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва» Министерства обороны РФ, заместитель начальника кафедры автодорожной службы, доктор технических наук, доцент Егошин Алексей Михайлович.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— хотелось бы увидеть в автореферате аналитические зависимости закономерностей изменения дорожно-транспортной ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (с.10-13);

— исследование замедления в зависимости от высоты протектора шин (с.30,32 рисунок 15) непоказательно. Возможно, это исследование показало бы другие результаты при варьировании условий или меньшей высотой протектора автомобильных шин;

— в третьем положении, выносимом на защиту – алгоритмы производства различных видов экспертиз, сами алгоритмы не приведены.

28. МФ ФГБОУ ВО Московский государственный университет им. Н.Э Баумана, профессор кафедры ЛТ-7 «Транспортно-технологические средства и оборудования лесного комплекса», доктор технических наук, доцент Дыгало Владислав Геннадиевич.

Отзыв положительный, имеются замечания:

— к сожалению из автореферата не совсем ясно, насколько учитывалось влияние температуры окружающей среды на коэффициент сцепления шин с дорогой;

— как повлияет применение шипованных шин на ТС в зимней период эксплуатации?;

— учитывалось ли движение ТС через трамвайные пути при определении установившегося замедления?;

— учитывалось ли движение на подъем и спуск при определении установившегося замедления ТС?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их широкой известностью в научной и образовательных средах в исследуемой предметной области знаний, а также способностью определить научную и практическую ценность диссертации, спецификой и актуальностью их основных научных работ.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана информационная экспертная модель системной оценки эффективности дорожно-транспортных экспертиз в системе организации и безопасности дорожного движения, позволяющая обосновано назначать необходимые виды экспертиз при расследовании ДТП и сократить сроки расследования ДТП;

разработаны алгоритмы процедур применения расчетно-аналитических методов производства автотехнической, трасологической, технической, дорожной и фото-видеотехнической экспертиз в границах модельно-ориентированной реконструкции их механизма, позволяющие обеспечить полноту, точность и категоричность результатов дорожно-транспортных экспертиз;

разработаны актуализированные и дополненные базы исходных данных для производства дорожно-транспортных экспертиз, позволяющие расширить базу знаний в части нормирования входной информации для математического моделирования ДТП;

разработана концепция совершенствования функциональной структуры системы организации и безопасности дорожного движения на основе реализации методологии оценки и повышения эффективности дорожно-транспортных экспертиз, которая позволяет существенно сократить сроки получения информации для планирования деятельности в сфере обеспечения

безопасности дорожного движения и снизить стоимость проведения расследования ДТП;

предложена оригинальная научная гипотеза совершенствования механизма оценки и повышения эффективности дорожно-транспортных экспертиз, которая может рассматриваться как один из инструментов решения проблемы повышения безопасности дорожного движения;

доказаны перспективность применения в науке и практике разработанной методологии повышения эффективности дорожно-транспортных экспертиз при расследовании ДТП в части объективности и оперативности выполнения, и предоставления их результатов органам региональной исполнительной власти и федеральным государственным структурам в интересах повышения качества планирования и реализации целевых программ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

введены новые понятия системной оценки эффективности ДТЭ в системе ОБДД и модельно-ориентированной реконструкции механизма ДТП.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны положения, обосновывающие возможность и целесообразность применения информационной экспертной модели «ДТП-экспертиза-БДД» для определения значимости каждой экспертизы в целях управления процессами расследований ДТП и расширена база знаний, обеспечивающая применение расчетно-аналитических методов производства дорожно-транспортных экспертиз в границах модельно-ориентированной реконструкции их механизма;

использованы базовые методы научного исследования, такие как статистический анализ, математическая статистика и теория вероятности, экспертное прогнозирование, математическое моделирование и программирование, экспериментальные исследования задач рассматриваемой научной проблемы;

изложены закономерности изменения дорожно-транспортной ситуации в РФ и аргументы, определяющие необходимость научного изыскания новых резервов повышения БДД на региональном и федеральном уровнях;

раскрыто противоречие между достигнутым уровнем научного обеспечения процедур реконструкции ДТП и оценки качества выполнения дорожно-транспортных экспертиз с одной стороны и уровнем эффективности использования результатов дорожно-транспортных экспертиз в ОБДД, с другой;

изучены причинно-следственные связи процессов повышения эффективности дорожно-транспортных экспертиз с уровнем БДД в стране;

проведена модернизация известных методов расчета скоростей транспортных средств при ДТП на основе использования современных средств программного обеспечения процессов реконструкции и ДТП.

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

разработанные информационная экспертная модель системной оценки эффективности ДТЭ, алгоритмы производства МОР механизма ДТП и актуализированные базы данных для производства дорожно-транспортных экспертиз.

внедрены:

— механизма научно-методического обеспечения ДТЭ в экспертную деятельность Экспертно-криминалистического центра УМВД России по Белгородской области, Института БДД и судебных экспертиз СПбГАСУ, Экспертно-Правового Центра «КУАТТРО», экспертно-технического центра «Мегаполис», малого инновационного предприятия «СПбГАСУ-ДОРСЕРВИС»;

— механизм аудита БДД в деятельность органов исполнительной власти ФКУ «Центравтомагистраль», в УГИБДД УМВД России по Белгородской области, ОГИБДД УМВД России по Центральному и Кировскому районам СПб;

— в учебный процесс в СПбГАСУ, Санкт-Петербургском горном университете, Вологодском государственном университете, Тюменском индустриальном университете при подготовке студентов и аспирантов по направлению подготовки «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» (23.03.03, 23.04.03), «Технология транспортных процессов», профиль «Организация и безопасность движения» (23.03.01,

23.04.01, 23.06.01), «Наземные транспортно- технологические средства» (23.05.01); в институте повышения квалификации СПбГАСУ при переподготовке специалистов по программе «Судебная инженерно - техническая экспертиза, специализация Судебная автотехническая экспертиза»;

определены перспективы практического использования программно-аналитической модели «ДТП-экспертиза-БДД», позволяющей обосновывать оптимальные решения, учитывающие существующие и возможные новые перспективные виды дорожно-транспортных экспертиз по предложенным критериям оценки их эффективности в системе «Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда», а также использовать полученные значения эффективностей при принятии заключения о целесообразности назначения одной конкретной или группы экспертиз в зависимости от условий среды принятия решений в исследуемой системе;

определены перспективы практического использования новой методологии производства экспертных исследований на базе модельно-ориентированной реконструкции механизма ДТП, позволяющей учитывать все возможные мотивы исследования и обеспечить полноту, обоснованность, проверяемость, и категоричность получаемых результатов;

создана программно-аналитическая модель «Система оценки эффективности дорожно-транспортной экспертизы», защищенная свидетельством о государственной регистрации программы для ЭВМ №2020615719: дата гос.рег. 29.05.2020г., приемлемая для решения задач реализации «цифровых» методов поиска оптимальных управляющих воздействий и определения видов ДТП, устраняющих неопределенность в любом конкретном виде дорожно-транспортного происшествий;

представлены функционально связанные между собой методики расчёта параметров ДТП в системе их модельно-ориентированной реконструкции с использованием современных средств получения первичной исходной информации, объединенные в разработанную общую схему исполнительных действий по расследованию ДТП, согласованных с функциональной структурой системы ОБДД.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ – достоверность результатов, обеспечиваемых корректным планированием экспериментов, обоснованием ограничений и допущений, принятых при их проведении, применением современных методов математической и статистической обработки результатов и их метрологической оценкой, применением поверенного оборудования и аттестованных методик выполнения работ;

теория исследования построена на анализе научных трудов ученых и специалистов в исследуемой области знаний и использовании методов расчетов, согласующихся по результатам с данными выполненными в работе экспериментальных исследований и с опубликованными результатами ранее выполненными работ по профилю диссертации;

идея базируется на анализе и обобщении отечественного и зарубежного опыта в организации деятельности по обеспечению БДД в условиях исчерпанного потенциала очевидных научно-практических мероприятий по снижению количества ДТП, тяжести их последствий и смертности на дорогах;

использованы современные методы сбора и обработки информации, отображающей связь результатов исследований ведущих ученых по теме диссертации, представленных в открытых независимых источниках, с авторскими выводами о необходимости и возможности совершенствования существующих методик проведения дорожно-транспортных экспертиз;

установлена качественная и количественная близость авторских результатов с результатами, представленными в независимых источниках по проведению дорожно-транспортных экспертиз;

использованы современные методики сбора и обработки исходной информации, поступающей в экспертные структуры, структуры ГИБДД, в ВУЗы и на предприятия автотранспорта.

Личный вклад соискателя состоит:

в выявлении научного противоречия и проблематики его разрешения, формулировке рабочей гипотезы, в самостоятельной постановке цели и задач исследования, в его непосредственном участии в получении исходных данных и

в проведении теоретических и экспериментальных исследований на всех этапах работы. Автотехническая экспертиза, как сформировавшаяся наука, имеет историю с 1959г. В период с 1959г. по настоящее время представленная работа является первой технической докторской диссертацией в области экспертной деятельности по ДТП. Результаты работы соискателя в значительной степени являются новыми и достоверными. Разработанные в диссертации комплекс методик, алгоритмов их применения и актуализированные базы данных для реализации разработанной методологии обладает высокой практической значимостью, позволяющей решать целый ряд актуальных задач при проведении дорожно-транспортных экспертиз. Сформулированные соискателем выводы и практические рекомендации могут быть использованы экспертными организациями, структурами исполнительной власти и образовательными учреждениями.

На заседании 20 октября 2020 года диссертационный совет принял решение присудить Евтюкову Станиславу Сергеевичу ученую степень доктора технических наук.

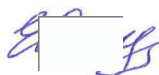
При проведении тайного голосования диссертационный совет Д 212.223.02 в количестве 16 человек, из них 10 докторов наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, участвовавших в заседании, из 23 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за – 15, против – 1, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель
Диссертационного совета,
Д 212.223.02,
д.т.н., профессор



 Кравченко Павел Александрович

Ученый секретарь
Диссертационного совета
Д 212.223.02,
к.т.н., доцент



Олещенко Елена Михайловна

20.10.2020 г.