

**Рішення спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії**

Спеціалізована вчена рада Національного авіаційного університету Міністерства освіти і науки України, м. Київ прийняла рішення (повне найменування закладу вищої освіти (наукової установи), підпорядкування (у родовому відмінку), місто)

про присудження ступеня доктора філософії галузі знань 27 «Транспорт» (галузь знань)

на підставі прилюдного захисту дисертації "Управління організаційно-технологічними процесами обслуговування вантажів у аеропорту в умовах невизначеності"

за спеціальністю 275 «Транспортні технології (за видами)» (назва дисертації)
(код і найменування спеціальності відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

«20» лютого 2024 року.

Маляренко Даша Леонідівна 1995 року народження.
(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) здобувача)

громадянин України
(назва держави, громадянством якої є здобувач)

освіта вища: закінчив у 2019 році Національний авіаційний університет
(найменування закладу вищої освіти)

за спеціальністю 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»
(за дипломом)

Працює — в —
(посада) (місце основної роботи, відомче підпорядкування, місто)

з — р. до цього часу.

Дисертацію виконано у Національному авіаційному університеті Міністерства освіти і науки України, м. Київ

(найменування закладу вищої освіти (наукової установи), підпорядкування, місто)

Науковий керівник (керівники) Шевчук Дмитро Олегович
(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності),

д.т.н., професор, завідувач кафедри організації авіаційних перевезень, Національного авіаційного університету
науковий ступінь, вчене звання, місце роботи, посада)

Здобувач має 12 наукових публікацій за темою дисертації, з них — статей у періодичних наукових виданнях інших держав, 3 статті у наукових фахових виданнях України, — монографій (зазначити три наукові публікації):

1. Маляренко Д. Л. Оптимізація ресурсів аеропорту для наземного обслуговування повітряних суден в умовах невизначеності. Дороги і мости. 2022. Вип. 26. С. 266–273.

2. Шевчук Д. О., Маляренко Д. Л. Аналіз впливу основних факторів на ресурси аеропорту в умовах невизначеності. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки. 2022. Том 33 (72). № 1. С. 322–327.

3. Маляренко Д. Л. Врахування виникнення ризиків при зміні вантажопотоків на авіаційному транспорті в умовах невизначеності. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки. 2023. Том 34 (73). № 4. С. 256–260.

У дискусії взяли участь голова і члени спеціалізованої вченої ради

Гончаренко А.В., д.т.н., професор, професор кафедри організації авіаційних перевезень
Національного авіаційного університету

Зауваження:

1. Який вплив мають визначені Вами умови невизначеності на обслуговування вантажопотоків в аеропорту?

2. Яким чином були розраховані карти ризиків щодо обслуговування вантажів в аеропортах?

3. У чому сутність перспективної моделі планування управління очікуваними вантажопотоками, що надходять до аеропорту для подальшого транспортування авіатранспортом?

(прізвища, ініціали, наукові ступені, місця роботи, посади, зауваження)

Іваннікова Вікторія Юріївна, к.т.н., доцент, доцент кафедри організації авіаційних
перевезень Національного авіаційного університету

Зауваження:

1. Що лежить в основі запропонованої Вами моделі оперативного управління обслуговування вантажів в аеропорту?

2. Яким чином враховувався вплив COVID на обслуговування вантажів у аеропортах?

3. У вступі (стор. 23-29) доцільно було б більш повно представити актуальність дослідження, більш широко описати теоретичні положення роботи, які було використано в навчальній роботі Національного авіаційного університету.

4. Дослідження процесів організації наземного обслуговування в аеропортах, яке представлено у параграфі 2.1 (стор. 37-44) доцільно було б розширити далі у роботі та представити у вигляді елемента наукової новизни.

5. У параграфі 1.3 (стор. 44-54) щодо окремих елементів, які були узагальнені авторкою, потрібно більш повне описання характеру узагальнення.

6. Представлені на рис. 2.7 (стор. 84) показники роботи ДП МА «Бориспіль» доцільно було більш якісно охарактеризувати, що дозволило повнішою мірою використати ці дані для подальших розрахунків за математичними моделями, які представлені у 3 та 4 розділах роботи (стор. 150-190).

7. Представлені відповідно на рис. 2.12 та 2.13 карти ризиків щодо обслуговування спеціальних та генеральних вантажів у ДП МА «Бориспіль» та МА «Київ» (Жуляни) доцільно було б доповнити відповідними таблицями та формулами для кращої наочності розрахованих даних (стор. 105-106).

8. Є дискусійним положенням обрання саме трьох загальних сценаріїв моделювання: варіанту без додаткового зберігання та консолідації спеціальних вантажів, варіантів із їх частковим та максимальним зберіганням та консолідацією (стор. 187).

(прізвища, ініціали, наукові ступені, місця роботи, посади, зауваження)

Войцеховський Віктор Сергійович, к.т.н., доцент кафедри організації авіаційних
перевезень Національного авіаційного університету

Зауваження:

1. Які наслідки зменшення умов невизначеності для управління вантажопотоком в аеропорту?

2. Зі змісту дисертаційної роботи не повною мірою зрозуміло на яким чином відбувається взаємодія між аеропортами, авіаційними перевізниками, логістичними операторами та іншими учасниками доставки вантажів.

3. В дисертаційній роботі недостатньо повною мірою представлена статистична інформація щодо роботи аеропортів.

4. Наведене у роботі описання запропонованих математичних методів повинно було бути більш детальним (стор. 155-158).

5. Представлені у роботі розрахунки за результатами математичного моделювання слід було б доповнити та більш комплексно систематизувати, в тому числі для іноземних аеропортів.

6. В дисертаційній роботі мають місце незначні неточності, описки та окремі граматичні помилки.

(прізвища, ініціали, наукові ступені, місця роботи, посади, зауваження)

Мироненко Віктор Кімович, д.т.н., проф., завідувач кафедри управління комерційною діяльністю залізниць Державного університету інфраструктури та технологій

Зауваження:

1. В роботі недостатньо чітко визначено, які саме процеси обслуговування вантажів в аеропортах відносяться до «організаційно-технологічних», які з них відносяться до організації, які – до технологій, тож не зовсім зрозуміло, що є об'єктом управління.

2. В таблиці 2.9 авторкою сформульовані види ризиків у процесі перевезення вантажу авіатранспортом та причини їх появи, але далі, на с. 102, сформульовані інші 6 ризиків, тому виникає питання, які саме ризики розглядаються в яких випадках.

3. Потребує пояснення класифікація умов невизначеності (рис. 2.14), що виникають при обслуговуванні вантажопотоків в аеропорту, за пропонована вона авторкою чи запозичена.

4. В кінці с. 151 потребує уточнення фраза «граничний термін доставки в аеропорту призначення» чи «в аеропорт призначення»?

5. На рис. 4.4 в правому нижньому куті потребує уточнення позначення – аеропорт призначення чи відправлення?

6. При аналізі результатів моделювання, в кінці с. 186 сказано, що «Доходи аеропорту збільшуються як за рахунок збільшення потоку вантажів, так і за рахунок більших об'ємів зберігання вантажів на складах». Чи це не означає збільшення логістичних витрат на доставку товарів кінцевим споживачам і чи це є добре для них?

7. В назві табл. 4.9 і далі вживається поняття «економія витрат ... від додаткового зберігання вантажів». Чи нема тут протиріччя, адже додаткове зберігання потребує, навпаки, додаткових витрат замовника перевезення?

8. Запропоновані авторкою фактори, які формують заданий рівень регулярності виконання польотів в аеропорту (с. 40) повинні включати окремо і економічні фактори.

9. Стандартні види оброблення вантажу в аеропортах (с. 53-54) повинні бути доповнені термінальним обслуговуванням на відповідних складських об'єктах логістичних операторів, що вже активно реалізується у провідних аеропортах світу.

10. Удосконалена технологічна схема оброблення вантажів у вантажному комплексі аеропорту (с. 85), а також ключові аспекти управління вантажопотоком в аеропорту (с. 94-95) повинні включати не лише склади аеропортів але й склади логістичних операторів на території аеропорту.

11. До дискусійних моментів слід віднести розроблену авторкою класифікацію умов невизначеності, що виникають при обслуговуванні вантажопотоків в аеропорту (с. 107-109), оскільки існують значні відмінності для різних моделей аеропортів, а отже слід представити відповідні класифікації для всіх них.

12. До кінця незрозуміло яким чином реалізована деталізація стратегій врахування невизначеності обслуговування вантажів при різних сценаріях роботи аеропорту (с. 138-140).

13. Надто стисло описана взаємодія обслуговування вантажопотоків та ресурсів аеропорту (с. 172-174), треба було б розкрити це питання більш повно.

14. Цікавим є опис виникнення ефекту синергії внаслідок зменшення впливу умов невизначеності (стор. 175-177), проте його також слід було розширити.

15. В дисертаційній роботі мають місце окремі незначні технічні, орфографічні, стилістичні помилки та недоліки в оформленні.

(прізвища, ініціали, наукові ступені, місця роботи, посади, зауваження)

Примаченко Ганна Олександрівна, к.т.н., доцент, доцент кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту

Зауваження:

1. До недоліків роботи можна віднести велику кількість аналізованого матеріалу із багатьох суміжних із дисертаційною роботою проблем. Це можливо було зробити більш компактно.

2. В ілюстрації удосконаленого системного підходу до запобігання ризикам при обробленні спеціального вантажу в аеропорт (рис. 1.8, стор. 56) до кінця незрозумілий внесок авторки.

3. Схема наукових досліджень проблеми виникнення ризиків на транспорті вітчизняними та

зарубіжними науковцями (рис. 1.9, стор. 59) є не дуже вдалою та можна було більш якісно показати конкретний внесок кожного із авторів у описану проблему.

4. Представлений у ілюстрації опис хендлінгових компаній, які діють у найбільших вантажних аеропортах світу (рис. 2.4, стор. 72) можна було зробити для більшої кількості аеропортів. Вибірка у шість провідних аеропортів та аналіз роботи хендлінгових компаній у них видається явно недостатньою для адекватних висновків.

5. При аналізі видів ризиків у процесі перевезення вантажу авіатранспортом та причини їх появи, яке подається як сформоване авторкою за посиланням на іншого автора (табл. 2.9, стор. 101-102), не повною мірою зрозуміло у чому полягало доповнення саме авторки.

6. Пропоновані у параграфі 2.3 підходи щодо врахування невизначеності обслуговування вантажів при різних сценаріях роботи аеропорту містять значну кількість новачій пропонованих авторкою, проте не до кінця зрозуміло яким чином вони були використані під час подальших досліджень у представленій дисертаційній роботі.

7. У роботі представлений значний масив статистичної інформації. Незважаючи на те, що кожне аналітичне дослідження у роботі достатньо повно описано, вони мають супроводжуватись обґрунтованими висновками, що не завжди було зроблено.

8. Є окремі зауваження щодо оформлення результатів дослідження, також у дисертаційній роботі мають місце незначні орфографічні та стилістичні помилки, а також описки.

(прізвища, ініціали, наукові ступені, місця роботи, посади, зауваження)

Результати голосування:

«За» 5(п'ять) членів ради,
«Проти» відеyntи членів ради,
утримались відеyntи

На підставі результатів відкритого голосування спеціалізована вчена рада присуджує / відмовляє у присудженні

Маляренко Даші Леонідівні

(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) здобувача у давальному відмінку)

ступінь / ступеня доктора філософії з галузі знань 27 «Транспорт»

(галузь знань)

за спеціальністю 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

(код і найменування спеціальності відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

Голова спеціалізованої
вченої ради

Андрій ГОНЧАРЕНКО
(підпис)

дпис гр. Андрій ГОНЧАРЕНКО

з а с в і д ч у ю

Вчений секретар
Національного авіаційного університету



М. Селецькеї