

## **«УТВЕРЖДАЮ»**

Председатель диссертационного совета  
Д 05.24.704 при Учреждении «Кыргызский  
государственный технический университет  
им. И. Раззакова» и Государственном  
образовательном учреждении высшего  
профессионального образования Кыргызско-  
Российском Славянском университете имени  
первого Президента Российской Федерации  
Б. Н. Ельцина, доктор технических наук, доцент



Д. В. Глазунов

г. Бишкек

«25» апреля 2025 г.

## **ПРОТОКОЛ №03/25**

**заседание диссертационного совета Д 05.24.704 по защите докторских и кандидатских диссертаций при Учреждении «Кыргызский государственный технический университет им. И. Раззакова» и Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования Кыргызско-Российском Славянском университете имени первого Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина**

### **ПРИСУТСТВОВАЛИ:**

1. **Председатель:** Глазунов Д. В. – д. т. н., доцент (05.05.03)
2. **Ученый секретарь:** Дресвянников С. Ю. – к. т. н. (05.22.10);

### **Члены диссертационного совета Д 05.24.704**

3. Маткеримов Т. Ы. – д. т. н., профессор (05.22.10)
4. Торобеков Б. Т. – д. т. н., профессор (05.22.10)
5. Атабеков К. К. – д. т. н., доцент (05.22.10)
6. Суюнтбеков И. Э. – д. т. н., доцент (05.22.10)
7. Советбеков Б. – д. т. н., доцент (05.22.10)
8. Шаршембиев Ж. С. – д. т. н., доцент (05.22.10)
9. Калманбетова А. Ш. – к. т. н., доцент (05.05.03)
10. Нышанбаева А. Б. – к. т. н., доцент (05.05.03)

На заседании, на основании явочного листа, в зале присутствовали 10 членов совета, итого 10 из 13 членов диссертационного совета. В том числе по специальности, соответствующей защищаемой диссертации 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта – 7 человек.

### **ПОВЕСТКА ДНЯ:**

1. Предварительная защита кандидатской диссертации Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок», представленную на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта.

2. Прием к защите диссертации Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок», представленную на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта.

### **СЛУШАЛИ:**

**Выступил председатель Глазунов Д. В.:** - Здравствуйте, уважаемые члены диссертационного совета. Сегодня, 25 апреля 2025 года заседание диссертационного совета Д 05.24.704. всего членов совета – 13 человек, присутствует – 10, Кворум есть. Если нет претензий, разрешите начать работу совета. Для проведения заседания на повестке дня у нас имеется один вопрос. Предварительная защита диссертационной работы соискателя Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок». Научным руководителем является доктор технических наук, профессор Маткеримов Таалайбек Ысманалиевич.

Для ознакомления с документами и заключением экспертной комиссии слово предоставляется учёному секретарю диссертационного совета, кандидату технических наук, Дресвянникову Сергею Юрьевичу.

**Ученый секретарь Дресвянников С. Ю.:** Здравствуйте, уважаемый Глазунов Дмитрий Владимирович, уважаемые члены диссертационного совета!

В адрес диссертационного совета Д 05.24.704 поступило уведомление от соискателя Бопушева Рината Токтосуновича, подписанное 04 февраля 2025 года, с просьбой принять к рассмотрению его диссертацию, на тему: «**Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок**», представленную на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 - эксплуатация автомобильного транспорта.

Также были представлены все необходимые документы для предварительной защиты, в том числе диплом о высшем образовании, заверенные нотариально.

Основные результаты, полученные в диссертации, изложены в 16 научных трудах, рецензируемых научных периодических изданий для опубликования основных научных результатов диссертации из них 3 научные статьи в зарубежных изданиях, остальные в изданиях Кыргызской Республики, индексируемых в системе РИНЦ, а также в материалах публикаций Международных и Республиканских конференций и соответствуют теме диссертации. Всего по результатам публикации набрано 239 баллов.

На прошлом заседании, состоявшемся 11 апреля 2025 года, мы утвердили состав экспертной комиссии. В её состав вошли:

1. **Торобеков Бекжан Торобекович** – доктор технических наук, профессор – председатель комиссии.
2. **Долгушин Алексей Александрович** – доктор технических наук, доцент – член комиссии.
3. **Глазунов Дмитрий Владимирович** – доктор технических наук, доцент – член комиссии.

От всех членов экспертной комиссии получены отзывы, все подписаны и заверены печатями отделов кадров.

**Председатель Глазунов Д. В.:** У кого какие будут вопросы, пожалуйста, задавайте. Если у членов совета в зале нет вопросов, то приступаем к процедурным вопросам.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Если у присутствующих нет вопросов, слово предоставляется соискателю Бопушеву Ринату Токтосуновичу для оглашения доклада по диссертации.

Согласно регламенту, на выступление отводится не более 20 минут.

**Бопушев Р. Т.:** Уважаемый председатель, уважаемые члены диссертационного совета!

Вашему вниманию представляется диссертация на тему: **«Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок».**

**Актуальность темы диссертации.** В настоящее время, несмотря на увеличение объемных показателей междугородных автобусных перевозок (МГАП), потребности населения в них удовлетворяются не полностью. Наметилась тенденция снижения отраслевой экономической эффективности при недостаточном уровне качества транспортного обслуживания населения. Складывающиеся негативные тенденции развития МГАП предопределяют необходимость проведения научных исследований, направленных на выявление резервов повышения эффективности и качества работы междугородного автобусного транспорта. Ускорение социально-экономического развития страны требует совершенствования системы управления народным хозяйством, в том числе и такой его отрасли, как автомобильный транспорт. В условиях расширения объемов МГАП, роста уровня требований населения к качеству транспортного обслуживания одним из главных путей повышения эффективности и качества работы междугородного автобусного транспорта является совершенствование оперативного управления перевозочным процессом.

К числу проблем, требующих углубленного рассмотрения и более полного научного обоснования, следует отнести проблемы исследования и оценки эффективности оперативного управления перевозочным процессом. Недостаточный уровень качества транспортного обслуживания населения, имеющий место при осуществлении междугородных автобусных перевозок, в определенной мере объясняется ориентацией деятельности предприятий и организаций автомобильного транспорта не на качественные, а на количественные показатели, противоречивостью между показателями отраслевой экономической эффективности и качества транспортного обслуживания населения. Оценка эффективности оперативного управления МГАП должно осуществляться с позиций, способствующих повышению и отраслевой экономической эффективности и качества транспортного обслуживания населения.

На современном этапе развития МГАП низкий уровень оснащенности техническими средствами управления становится сдерживающим фактором в использовании возможностей технологического процесса оперативного управления перевозками. В то же время, возрастание потребностей населения в перевозках в междугородном сообщении, расширение сети междугородных

автобусных маршрутов и рост парка подвижного состава, высокий уровень развития науки и техники делают возможным и экономически целесообразным повышение эффективности оперативного управления системой МГАП посредством комплексной механизации и автоматизации его процессов, создание автоматизированной системы диспетчерского управления перевозочным процессом данной системы и др.

Для решения данных проблем требуется сформировать общие принципы эффективной организации МГАП в условиях рыночных отношений, обосновать критерии оценки качества работы автобусов, выработать возможные стратегии управления деятельностью автоперевозчиков, разработать методические основы экономических отношений между участниками рынка, определить необходимые организационные условия и мероприятия по совершенствованию системы МГАП.

Из анализа состояния МГАП в КР и аналитического обзора литературных источников следует, что наиболее актуальной проблемой в условиях функционирования рынка пассажирских транспортных услуг является формирование рациональной маршрутной сети. При этом должны быть минимизированы общественно-необходимые транспортные затраты и обеспечен некоторый установленный уровень качества удовлетворения потребностей населения в перевозках. Сбалансированная в этом отношении система перевозок должна, кроме того, отвечать экономическим интересам всех участников рынка транспортных услуг, ориентированных на собственные критерии эффективности автотранспортной деятельности. Современное состояние науки позволяет ставить вопрос о создании аналитического инструмента для анализа маршрутной сети, выработки и принятия управленческих решений по ее реконструкции, а так же совершенствование экономического механизма взаимодействия всех участников рынка междугородных автоперевозок. Такого рода разработки являются наиболее актуальными для практической деятельности автопредприятий.

Связь темы диссертации с приоритетными научными направлениями, крупными научными программами (проектами), основными научно-исследовательскими работами, проводимыми образовательными и научными учреждениями. Проведенные в диссертации исследования МГАП в КР, реализованы в рамках программ “Электронный конкурс на обслуживание маршрутов” и “Транспортный контроль” по различным территориальным управлениям (Баткенское, Жалал-Абадское, Иссык-Кульское, Нарынское, Ошское, Таласское, Чуй-Бишкекское управления) при Департаменте наземного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций КР. А также, результаты диссертации использованы в проектах Института физико-технических проблем при КГТУ им. И. Раззакова на тему: «Разработка научно-практических рекомендаций по оптимизации логистических центров и совершенствования транспортного туризма» и на тему: «Разработка научно-практических рекомендаций по оптимизации транспортно-технологических центров логистических систем»

финансируемых Департаментом науки при Министерстве образования и науки КР.

**Цель и задачи исследований.** Целью исследования является выявление резервов повышения эффективности функционирования, обеспечение надежности планирования, регулирования и управления системой междугородных автобусных перевозок в современных рыночных условиях пассажирского транспорта.

Для достижения поставленной цели были сформулированы и реализованы следующие задачи:

- проведение системного анализа резервов системы МГАП, особенностей развития, состояния инфраструктуры и выявление проблем их функционирования в современных условиях рынка пассажирских транспортных услуг Кыргызской Республики, поиск передового международного опыта систем МГАП и тенденций их развития;

- анализ требований к открытию маршрутов МГАП, к выбору подвижного состава (автобусов), к условиям закрепления маршрутов за перевозчиками, к мерам по обеспечению безопасности движения, к нормам труда и отдыха водителей, а также к порядку прекращения движения автобусов и к другим аспектам, влияющие на функционирование данной системы перевозок.

- исследование закономерностей работы автобусов на маршрутах, разработка математической модели по определению количественных и качественных показателей маршрутов, методики расчета себестоимости и экономической эффективности МГАП при регулярных и нерегулярных пассажирских перевозках;

- проведение экспериментальных исследований, практической апробации предложений и расчетов на базе предложенных модели и методик для повышения эффективности МГАП с конкретными субъектами и объектами данной системы в Кыргызской Республики;

- разработка комплекса организационных, технических и правовых мер и предложений по повышению эффективности функционирования, надежности планирования, регулирования и управления системой МГАП.

**Научная новизна полученных результатов.** Основные положения, результаты, выводы, содержащиеся в диссертации, обладают научной новизной, заключающейся в следующих решениях поставленных задач:

- впервые получены результаты системного анализа резервов системы МГАП в Кыргызской Республики, с учетом их взаимосвязи и возможности использования на современном этапе;

- разработанная методика определения качественных показателей работы автобусов на маршрутах МГАП не новая, но представлено усовершенствование ее для оптимизации регулярных и нерегулярных пассажирских перевозок;

- разработанная математическая модель по определению основных показателей маршрута МГАП не новая, но дано дальнейшее ее развитие по принципу “быстрый”, “короткий” и “экономный” маршрут;

- разработанная методика «Выбора оптимального автоперевозчика» базируется на принципах утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519 «Положения о порядке организации и проведения конкурсов (тендеров) на определение автоперевозчика для обслуживания регулярных автобусных маршрутов» к «Правилам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом Кыргызской Республики» и является усовершенствованием для регулярного и нерегулярного обслуживания МГАП на территории Кыргызской Республики;

- разработанные методические рекомендации по цифровизации, сервису и обслуживанию МГАП в Кыргызской Республике базируются на результатах проведенных исследований другими авторами и отличаются от известных знаний и технологий новыми приемами их использования и в новых комбинациях;

- разработанный комплекс организационных, технических и правовых мер и предложений по повышению эффективности функционирования, надежности планирования, регулирования и управления системой МГАП с использованием ее резервов является частично новым поскольку базируется, как на результатах собственных исследований и результатов исследований других авторов, но является новшеством при введении в практику функционирования системы МГАП в Кыргызской Республики.

**Практическая значимость полученных результатов.** Практическая ценность диссертации заключается в разработке методики «Выбора оптимального автоперевозчика» в системе МГАП Кыргызской Республики, популяризации именно автобусных пассажирских перевозок по сравнению с автомобилями-такси, как наиболее оптимальных по принципу «себестоимость, качество-стабильность-безопасность». Использование предложенных моделей, методик и комплекса мер позволит вывести на новый уровень эффективность функционирования, надежность планирования, регулирования и управления системой МГАП. Что становится возможным за счет прогнозирования качественных показателей работы автобусов на маршрутах МГАП, получения обоснованных оперативных оценок, их скоростных режимов в разных условиях эксплуатации.

Результаты анализов, исследований, полученные в виде моделей, методик и комплексов мер были использованы при разработке утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519 «Положения о порядке организации и проведения конкурсов (тендеров) на определение автоперевозчика для обслуживания регулярных автобусных маршрутов» к «Правилам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом Кыргызской Республики» (в редакции постановлений Правительства Кыргызской Республики 2014, 2016, 2018, 2019, 2020, 2022, 2023, 2024 годов), в работе автовокзалов Государственного предприятия «Кыргыз автобекети» и в изучении специальных дисциплин при подготовке бакалавров и магистрантов по направлению «Технология транспортных процессов» КГТУ им. И. Раззакова.

Это было краткое изложение основного содержания работы. Благодарю за внимание.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Спасибо. Доклад окончен. Пожалуйста, у кого какие будут вопросы?

**Атабеков К. К.:** 1. При исследовании междугородных пассажирских перевозок маршрут Бишкек - Чалдовар был выбран в качестве примера, почему маршрут Бишкек - Чалдовар включает более 20 остановочных пунктов? 2. В чем суть ваших отличий при организации проведения конкурсов на определение оптимального перевозчика в транспорте КР? 3. В сценарии по внедрению комплексов сокращения времени ожидания пассажиров, почему стоит, чем больше пассажиропоток, тем больше время ожидания?

**Бопушев Р. Т. ответ:** 1. Маршрут Бишкек – Чалдовар включает более 20 остановочных пунктов из-за высокой плотности населённых пунктов вдоль трассы, необходимости обслуживания пассажиров из пригородных зон и промежуточных сёл, а также требующего частых остановок для обеспечения безопасности и удобства.

2. Для того чтобы определить оптимального перевозчика необходимо было организовать комиссию и все работы проводились на месте проверки участниками конкурса и всеми необходимыми приложенными документами со стороны организации, каждый член оценочной комиссии проверял и определял победителей по 14 критериям оценки. Данный момент определение оптимального перевозчика проводится несколькими этапами с применением цифровизации, т.е. разработан сайт для определения победителей и во втором этапе комиссия работает на месте, проверяя соответствие все приложенных документов на сайт департамента МТ и К.

3. Время ожидания пассажиров увеличивается с ростом пассажиропотока из-за ограниченного количества автобусов и неравномерного распределения рейсов, что приводит к перегрузке транспорта в пиковые часы

**Калманбетова А. Ш.:** 1. При проведении анализа маршрута МГАП Бишкек - Чалдовар применены не научные выражения в тексте презентации? 2. В чем заключается практическая ценность диссертации?

**Бопушев Р. Т. ответ:** 1. При проведении исследования маршрута Бишкек - Чалдовар был проведен опрос водителей и пассажиров и в тексте документов описаны выражение пассажиров и водителей автобусов собственными словами. 2. Практическая ценность заключается в разработке методики определения оптимального «Перевозчика» в системе МГАП Кыргызской Республики, популяризации именно автобусных пассажирских перевозок по сравнению с автомобилями-такси, как наиболее оптимальных по принципу «себестоимость, качество-стабильность-безопасность».

**Шаршенбиев Ж. С.:** 1. В чем заключается актуальность вашей научной работы? 2. Какие качественные и количественные показатели были исследованы при организации междугородных автобусных перевозок? 3. При проведении экспериментальных исследований и расчетов на базе предложенных методик определения качественных показателей работы автобусов вы предлагаете одну или несколько методик? 4. Новый западный автовокзал по инфраструктуре отвечает всем предъявляемым требованиям по организации МГАП? 5. При проведении анализа качества подвижного состава автобусы Setra S 315 HD, Setra S 315 HDD, Setra 315 HD, Neoplan 316 SDH и Setra 215 HD по техническому состоянию и по годам выпуска в данный момент отвечают ли требованиям МГАП? 6. В КР находятся 1990 населенных пунктов и 468 айылных аймаков, в КР произошла административно-территориальная реформа (АТР), и эти данные до АТР или после АТР? 7. При проведении анализа резервов МГАП намечены пути оптимизации ее параметров, какие это пути оптимизации и параметры? 8. Какую математическую модель вы разработали?

**Бопушев Р. Т. ответ:** 1. Актуальность научной работы заключается в необходимости повышения эффективности МГАП в Кыргызской Республике за счёт выбора оптимального перевозчика, учёта горных условий и психофизиологических факторов водителей, что улучшает безопасность, снижает затраты и повышает качество обслуживания пассажиров.

2. При организации МГАП исследовались объём перевозок; пассажирооборот; себестоимость перевозок; валовой доход; списочное число автобусов и пассажиропоток.

Качественные показатели – это регулярность рейсов; безопасность; условия труда водителей; экологичность; удовлетворённость пассажиров; коэффициент использования вместимости.

3. При проведении экспериментальных исследований и расчётов мной предложены несколько методик для определения качественных показателей работы автобусов, чтобы обеспечить комплексный подход.

4. Новый Западный автовокзал в г. Бишкек частично соответствует требованиям по доступности общественного транспорта и не отвечает стандартам по инфраструктуре, комфорту для пассажиров и технологическим зонам для транспорта. Временное размещение части маршрутов и минимальные удобства (один магазин, один туалет) свидетельствуют о необходимости доработки для полного соответствия требованиям МГАП.

5. Автобусы Setra S 315 HD 1983, Setra S 315 HDD 1986, Setra 315 HD 1987, Neoplan 316 SDH 1989 и Setra 215 HD 1992 с годами выпуска не соответствуют требованиям МГАП в Кыргызской Республике по следующим причинам:

- Срок эксплуатации – у всех автобусов более 15 лет (30–42 года на 2025 год).

- Экологичность - соответствуют Euro-2 или Euro-3, что ниже требуемого Euro-4.
- Безопасность - отсутствуют современные системы (тахограф, ЭРА-ГЛОНАСС), контроль износа технических узлов.

Для соответствия требованиям МГАП рекомендуется использовать более новые модели (например, Setra ComfortClass 500 или Neoplan Tourliner, выпускаемые с 2010-х годов, с Euro-5/6 и современными системами безопасности. 6. В Кыргызской Республике до АТР, согласно данным на 2024 год, было 1990 населённых пунктов и 452 айылных аймака. Однако после проведения АТР, завершённой к 2025 году, количество айылных аймаков сократилось до 268 за счёт укрупнения, а число населённых пунктов могло остаться прежним или измениться незначительно в зависимости от объединения или переименования сёл. Указанные данные 1990 населённых пунктов и 468 айылных аймаков ближе к состоянию до АТР, так как 468 айылных аймаков соответствуют прежней структуре.

**Советбеков Б. С.:** Из каких источников получены следующие данные: за последние 10 лет рост численности населения в городе стабилизировался и составляет менее 1%. Однако произошли значительные социально-экономические изменения:

- число пенсионеров увеличилось на 42,3% по сравнению с 1990 годом.
- Количество работающих сократилось почти на 9%, а в отдельные годы снижение достигало 14%.
- Появилась категория безработных, численность которых в разные годы превышала 2,5 тысячи человек.

**Бопушев Р. Т. ответ:** Численность населения по Кыргызской Республике определено на 1 января 2025 года.

Данные основаны на информации Национального статистического комитета Кыргызской Республики (stat.gov.kg), включая отчёты о численности населения на 1 января 2025 года, итоги рынка труда на 1 ноября 2024 года, а также прогнозы с учётом экономического роста (ВВП) за I квартал 2025 года.

**Торобеков Б. Т.:** 1. При определении методологии должен быть собран большой объем материалов, в которых должна содержаться информация регионального характера, что это за материалы? 2. В чем измеряется и заключается эффективность принятых положений в диссертации? 3. Каковы обоснование и цель разработанной математической модель по определению основных показателей МГАП?

**Бопушев Р. Т. ответ:** 1. В диссертации при поиске решений повышения эффективности МГАП, был собран обширный объём материалов, отражающий специфику региона, социально-экономические условия и особенности транспортной системы в целом.

Эти материалы обеспечили комплексный анализ регионального характера КР, включая географические, социально-экономические и транспортные особенности, что позволило разработать обоснованные рекомендации по оптимизации МГАП.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Уважаемые члены диссертационного совета, достаточно вопросов, наверное. Если вы не против, переходим к оглашению заключений членов экспертной комиссии. Слово предоставляется первому эксперту диссертационного совета, доктору технических наук, профессору Торобекову Б. Т.

**Эксперт диссертационного совета д. т. н., профессор Торобеков Б. Т.** зачитывает экспертное заключение.

Эксперт диссертационного совета, рассмотрев представленную соискателем Бопушевым Р. Т. диссертацию, пришел к следующему заключению, что кандидатская диссертация соответствует профилю диссертационного совета.

По диссертации имеются следующие замечания:

- задачи исследования необходимо конкретизировать и объединить некоторые пункты;
- критерий безопасности в методологии должен быть детализирован с учётом этих факторов, включая конкретные показатели (например, процент автобусов, оснащённых зимним оборудованием, или количество инцидентов за год);
- рекомендуется дополнить методику адаптированными показателями и привести примеры их расчёта для данных маршрутов;
- методология предполагает определение веса каждого критерия в общей оценке качества услуг, однако в работе не представлено обоснование или методология расчёта этих весов.

Уточнение и устранение этих замечаний, только усилить значимость и ценность диссертационной работы

В качестве первого официального оппонента предлагается **Долгушин Алексей Александрович**, доктор технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Эксплуатация машинно-тракторного парка» Новосибирского государственного аграрного университета.

В качестве второго официального оппонента предлагается **Курманов Улан Эсембекович**, кандидат технических наук, доцент, директор Кыргызского авиационного института им. И. Абдраимова.

В качестве ведущей организацией предлагается Ташкентский государственный транспортный университет, 100167, Узбекистан, Ташкент, Мирабадский район, улица Темирийолчилар, д. 1, кафедра «Инжиниринг транспортных средств»

**Эксперт диссертационного совета**, рассмотрев представленные документы, рекомендует диссертационному совету Д 05.24.704 при Учреждении «Кыргызский государственный технический университет им. И. Раззакова» и Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования Кыргызско-Российском Славянском университете имени первого Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина принять диссертацию Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок» к

защите на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Спасибо. Предоставляем слово ученому секретарю для оглашения экспертного заключения второго эксперта д. т. н., доцента Долгушина А. А.

**Дресвянников С.Ю.** Диссертация полностью соответствует специальности диссертационного совета. Содержание автореферата соответствует содержанию диссертации, но с учетом сделанных замечаний, его надо доработать. По диссертации возникли следующие замечания и предложения:

1. Несмотря на высокую научную ценность и практическую значимость работы, ряд аспектов требует дополнительного рассмотрения. В частности, в диссертации уделено недостаточное внимание влиянию современных цифровых технологий на повышение эффективности междугородных автобусных перевозок;

2. В условиях стремительного развития транспортных IT-решений таких как интеллектуальные системы управления трафиком, автоматизированные системы диспетчеризации, цифровые платформы бронирования и анализа пассажиропотока, следовало бы глубже рассмотреть возможности их интеграции в систему МГАП Кыргызской Республики;

3. В работе представлена комплексная методика оценки качества перевозок, однако не до конца раскрыта возможность ее адаптации к различным экономическим условиям и регионам страны. В частности, целесообразно было бы провести сравнительный анализ эффективности предложенных решений в контексте малых и крупных населенных пунктов, а также рассмотреть влияние сезонности на междугородные маршруты.

4. Также можно отметить, что диссертация делает акцент на экономических и организационных аспектах, однако вопросы экологической устойчивости междугородных автобусных перевозок освещены недостаточно. В условиях глобального перехода к «зеленым» технологиям, анализ применения экологически чистого транспорта (электробусов, водородных автобусов) и возможности их внедрения в Кыргызской Республике мог бы существенно расширить научную и практическую ценность исследования.

В качестве первого официального оппонента предлагается **Шаршембиев Жыргалбек Сабырбекович**, доктор технических наук, доцент, ректор Таласского государственного университета.

В качестве второго официального оппонента предлагается **Курманов Улан Эсембекович**, кандидат технических наук, доцент, директор Кыргызского авиационного института им. И. Абдраимова.

В качестве **ведущей организации** предлагается Ташкентский государственный транспортный университет, 100167, Узбекистан, Ташкент, Мирабадский район, улица Темирийолчилар, д. 1, кафедра «Инжиниринг транспортных средств».

**Эксперт диссертационного совета**, рассмотрев представленные документы, рекомендует диссертационному совету Д 05.24.704 при

Учреждении «Кыргызский государственный технический университет им. И. Раззакова» и Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования Кыргызско-Российском Славянском университете имени первого Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина принять диссертацию Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок» к защите на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта.

**Бопушев Р. Т.:** Спасибо уважаемому Алексею Александровичу, хочу поблагодарить его за полезные критические замечания, которые постараюсь учесть в дальнейшей работе, все озвученные замечания будут исправлены.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Слово предоставляется третьему эксперту доктору технических наук, доценту Глазунову Д. В., то есть мне.

**Глазунов Д. В.:** (Зачитывает экспертное заключение).

Диссертация полностью соответствует специальности диссертационного совета.

Содержание автореферата соответствует содержанию диссертации, но в соответствии со сделанными замечаниями его надо доработать. По диссертации возникли следующие замечания и аспекты, требующие доработки:

- необходимость более глубокого анализа состояния дорожной инфраструктуры и ее влияния на качество перевозок;
- детальное рассмотрение вопросов безопасности перевозок, включая анализ аварийности на междугородных маршрутах;
- анализ режима труда и отдыха водителей в контексте международных стандартов;
- оценка технического состояния автобусного парка и необходимости его обновления;
- исследование влияния климатических условий на работу МГАП, в том числе в зимний период;
- экологические аспекты перевозок, включая перспективы использования альтернативных видов топлива.

В качестве первого официального оппонента предлагается **Долгушин Алексей Александрович**, доктор технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Эксплуатация машинно-тракторного парка» Новосибирского государственного аграрного университета.

В качестве второго официального оппонента предлагается **Курманов Улан Эсембекович**, кандидат технических наук, доцент, директор Кыргызского авиационного института им. И. Абдраимова.

В качестве **ведущей организации** предлагается Ташкентский государственный транспортный университет, 100167, Узбекистан, Ташкент, Мирабадский район, улица Темирийолчилар, д. 1, кафедра «Инжиниринг транспортных средств».

**Эксперт диссертационного совета**, рассмотрев представленные документы, рекомендует диссертационному совету Д 05.24.704 при

Учреждении «Кыргызский государственный технический университет им. И. Раззакова» и Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования Кыргызско-Российском Славянском университете имени первого Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина принять диссертацию Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок» к защите на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Хорошая работа проведена экспертами, хочу выразить благодарность за тщательное рассмотрение. Теперь нужно рассмотреть кандидатуры оппонентов и ведущей организации. Но до этого, давайте предоставим слово научному руководителю.

**Научный руководитель Маткеримов Т. Ы., д. т. н., профессор,** выступил с отзывом о диссертационной работе.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Спасибо, прошу проголосовать за принятие диссертации Бопушева Рината Токтосуновича на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок» к защите на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта.

**Проведено открытое голосование:** за – 10, против – нет, воздержался – нет.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Вопросов нет. Тогда, прошу проголосовать за утверждение официальных оппонентов и ведущую организацию, а также дату защиты диссертации 26 июня 2025 года в 15:00. Кто за вышеуказанные предложения?

**Проведено открытое голосование:** за – 10, против – нет, воздержался – нет.

**Председатель Глазунов Д. В.:** Уважаемые члены диссертационного совета, единогласно поддержали постановление заседания. Спасибо всем членам ДС и докладчику.

## **ПОСТАНОВИЛИ:**

1. С учетом замечаний и пожеланий членов диссертационного совета диссертацию соискателя Бопушева Р. Т. считать завершенной, индивидуальной научно-квалификационной работой, отвечающей требованиям пунктов 9, 11 «Положения о порядке присуждения ученых степеней» НАК при Президенте КР, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок», представленной на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта;

2. Принять к защите диссертацию Бопушева Р. Т. на тему: «Повышение эффективности междугородных автобусных перевозок»,

представленной на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 – эксплуатация автомобильного транспорта;

3. назначить официальными оппонентами:

- **первым официальным оппонентом** – доктора технических наук, доцента Долгушина Алексея Александровича, Заведующего кафедрой «Эксплуатация машинно-тракторного парка» Новосибирского государственного аграрного университета;

- **вторым официальным оппонентом** – кандидата технических наук, доцента Курманова Улана Эсенбековича, директора Кыргызского авиационного института им. И. Абдраимова.

4. назначить **ведущей организацией** - Ташкентский государственный транспортный университет, 100167, Узбекистан, Ташкент, Мирабадский район, улица Темирйолчилар, д. 1, кафедра «Инжиниринг транспортных средств»;

5. назначить защиту диссертации на 26 июня 2025 года;

6. утвердить дополнительный список организаций и лиц для рассылки автореферата;

7. разрешить опубликовать автореферат на правах рукописи;

8. разместить на официальном сайте НАК при Президенте КР текст объявления о защите диссертации и текст автореферата Бопушева Рината Токтосуновича;

9. включить соискателя в электронную очередь на защиту.

Решение диссертационного совета принято единогласно.

Приложение: явочный лист (1 экземпляр)

Ученый секретарь

диссертационного совета, к. т. н.

Д 05.24.704

Дата: 25.04.2025 г.



Дресвянников С. Ю.

