

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради ДФ 275.70.26
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувачка ступеня доктора філософії Аліна НАЗАРОВА
(власне ім'я, прізвище здобувача)
1987 року народження, громадянка України,
(назва держави, громадянином якої є здобувач)
 освіта вища:
 закінчила у 2009 році Національний транспортний університет,
(найменування закладу вищої освіти)
 за спеціальністю 275 Транспортні технології, здобула освітній ступінь магістра,
(за дипломом)
 закінчує останній рік навчання аспірантури Національного транспортного університету,
(найменування закладу вищої освіти)
 виконала акредитовану освітньо-наукову програму:
«Транспортні технології на автомобільному транспорті».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом ректора Національного транспортного університету, Міністерства освіти і науки України, м. Київ
(повне найменування закладу вищої освіти (наукової установи), підпорядкування (у родовому відмінку), місто)

від « 01 » липня 2026 року № 85/34 у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради – Віктора ДАНЧУКА, доктора фізико-математичних наук,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора, професора кафедри інформаційно-аналітичної
діяльності та інформаційної безпеки
Національного транспортного університету;
посада, місце роботи)

Рецензентів – Алі АЛЬ-АММОРИ, доктора технічних наук, професора,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
завідувача кафедри інформаційно-аналітичної діяльності
та інформаційної безпеки
Національного транспортного університету;
посада, місце роботи)

Анатолія ПЕТРИКА, кандидата технічних наук, доцента,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора кафедри міжнародних перевезень
та митного контролю
Національного транспортного університету;
посада, місце роботи)

Офіційних опонентів – Ігоря ВІКОВИЧА, доктора технічних наук, професора,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора кафедри транспортних технологій
Національного університету «Львівська політехніка»;
посада, місце роботи)

Олександра Калініченка, кандидата технічних наук, доцента,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
доцента кафедри транспортних технологій
Харківського національного автомобільно-
дорожнього університету;
посада, місце роботи)

на засіданні «27» серпня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 27 Транспорт,
(галузь знань)

Аліні НАЗАРОВІЙ

(власне ім'я, прізвище здобувача у давальному відмінку)

на підставі публічного захисту дисертації на тему:

«Підвищення ефективності доставки вантажів логістичними ланцюгами
у міжнародному сполученні»

(назва дисертації)

за спеціальністю 275 Транспортні технології.

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

Дисертацію виконано у Національному транспортному університеті

(найменування закладу вищої освіти (наукової установи),

Міністерства освіти і науки України, м. Києва

підпорядкування, місто)

Науковий керівник Георгій ПРОКУДІН, доктор технічних наук, професор,

(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,

завідувач кафедри міжнародних перевезень та митного контролю

Національного транспортного університету,

посада, місце роботи)

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису, в якому отримані нові науково обґрунтовані результати, спрямовані на вирішення важливого науково-практичного завдання з підвищення ефективності доставки вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні.

Дисертацію виконано державною мовою.

Дисертаційна робота в обсязі 6,0 авторських аркушів основного тексту є завершеним науковим дослідженням виконаним у відповідності до «Вимог до оформлення дисертації» (Наказ Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 р. № 40) та відповідає специфіці галузі знань 27 Транспорт.

Здобувач має 19 наукових публікацій за темою дисертації, з них наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації та відповідають п. 8 Постанови КМУ від 12 січня 2022 р. № 44:

1. Назарова А.П. Моделі альтернативних варіантів логістичних ланцюгів доставки вантажів / Г.С. Прокудін, А.П. Назарова // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: «Технічні науки». Том 34 (73) № 2, 2023, С. 189-193. DOI: 10.32782/2663-5941/2023.2.2/32

Особистий внесок автора полягає у розробці та формалізації моделей альтернативних варіантів логістичних ланцюгів доставки вантажів автомобільним транспортом, класифікації типових структур логістичних ланцюгів та дослідженні взаємодії їх учасників з урахуванням матеріальних, інформаційних і фінансових потоків.

2. Назарова А.П. Система аналізу логістичних ланцюгів доставки вантажів/ Г.С. Прокудін, О.Г. Прокудін, А.П. Назарова // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник, Вип. № 3 (57) : Серія «Технічні науки» та серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2023. – С. 99–109. DOI: 10.33744/2308-6645-2023-3-57-099-109

Особистий внесок автора полягає у вивченні особливостей прийняття рішень з управління доставкою вантажів у міжнародному сполученні.

3. Назарова А.П. Оптимізація логістичних ланцюгів доставки вантажів у міжнародному сполученні / Г.С. Прокудін, А.П. Назарова, І.І. Прокудіна // *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: «Технічні науки»*. Том 36 (75) № 6, 2025, Частина 1, С. 303-308. DOI: 10.32782/2663-5941/2025.6.1/45

Особистий внесок автора полягає у розробці моделі аналізу логістичних ланцюгів доставки вантажів у міжнародному сполученні на основі теорії систем масового обслуговування.

4. Назарова А.П. Побудова раціональних маршрутів перевезення негабаритних вантажів мережею автомобільних доріг загального користування державного значення / В.Б. Кисельов, А.П. Назарова // *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: «Технічні науки»*. Том 37 (76) № 1, 2026, Частина 1, С. 350-358. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2026.1.1/44>

Особистий внесок автора полягає у розробці методичного підходу до побудови раціональних маршрутів перевезення великовагових та/або великогабаритних вантажів мережею автомобільних доріг загального користування державного значення на основі алгоритму Дейкстри.

У дискусії взяли участь (голова, рецензенти, офіційні опоненти, інші присутні) та висловили зауваження:

Голова разової спеціалізованої вченої ради – Віктор ДАНЧУК.

Зауваження:

Без зауважень.

Рецензент – Алі АЛЬ-АММОРИ

Зауваження:

1. Для прогнозування обсягів експорту та імпорту використано статистичні дані лише за 2020–2024 роки. Потребує додаткового пояснення питання достатності такого часового інтервалу для формування прогнозів на 2025–2027 роки в умовах суттєвого впливу воєнних та економічних факторів на транспортну галузь України.

2. Чи враховувалися під час моделювання реальні обмеження транспортної інфраструктури (завантаженість доріг, стан інфраструктури, воєнні ризики) у підрозділі 3.2 роботи? Яким чином їх урахування могло б вплинути на результати дослідження?

3. У підрозділі 4.2 роботи в результаті оптимізації було обрано саме 24 канали обслуговування, які представляють сумарну кількість каналів усіх складових логістичного ланцюга. Потребує додаткового пояснення вибір саме 24 каналів обслуговування, а не 32, при яких досягається мінімальна кількість замовлень у логістичному ланцюзі? Які практичні наслідки для логістичного ланцюга може мати недостатня або надлишкова кількість каналів обслуговування?

4. У роботі зазначено, що результати були впроваджені у виробничу діяльність окремих підприємств. Який економічний та організаційний ефект очікується від впровадження програмного комплексу САМСМОЛЛ у діяльність транспортно-експедиторських підприємств?

Рецензент – Анатолій ПЕТРИК

Зауваження:

1. У розділі 3 на сторінці 116 у математичній постановці задачі пошуку найкоротшого шляху на дорожньо-транспортній мережі змінні x_i характеризують належність відповідної дуги до маршруту та фактично приймають лише значення 0 або 1. Разом з тим у системі обмежень наведено умову $x_i \geq 0$. Доцільно було б більш чітко визначити область допустимих значень змінних, зазначивши їх бінарний характер.

2. При визначенні найкоротшого шляху як критерій оптимізації використовується сумарна довжина маршруту. Водночас для міжнародних перевезень суттєвий вплив на ефективність доставки мають часові витрати на проходження прикордонних та митних процедур, транспортні затримки та експлуатаційні витрати. У зв'язку з цим виникає запитання щодо можливості розширення запропонованої моделі шляхом урахування зазначених факторів.

3. Логістичний ланцюг у роботі представлено у вигляді мережі систем масового обслуговування, елементи якої характеризуються інтенсивностями потоків та ймовірностями переходів між окремими СМО. Разом з тим потребує додаткового пояснення порядок визначення та коригування значень ймовірностей переходів між елементами мережі в умовах зміни параметрів зовнішнього середовища.

4. У запропонованій мережі систем масового обслуговування окремі елементи логістичного ланцюга представлені вузлами з різними параметрами функціонування. За таких обставин доцільно було б більш детально висвітлити результати аналізу чутливості моделі до зміни інтенсивності надходження заявок, часу обслуговування та кількості каналів обслуговування, оскільки зазначені параметри безпосередньо впливають на ефективність функціонування логістичних ланцюгів.

Офіційний опонент – Ігор ВІКОВИЧ.

Зауваження:

1. У дисертаційній роботі логістичний ланцюг представлено у вигляді мережі систем масового обслуговування. Чим обґрунтовано вибір саме такого підходу порівняно з іншими методами моделювання транспортно-логістичних систем, зокрема імітаційним моделюванням?

2. Які обмеження мають запропоновані математичні моделі при їх застосуванні до мультимодальних перевезень або логістичних систем із більш складною структурою? Які зміни необхідно внести для їх адаптації до таких умов?

3. У роботі застосовано метод експертних оцінок. Яким чином забезпечувалася об'єктивність отриманих результатів та перевірялася узгодженість думок експертів?

4. Чи проводився аналіз чутливості запропонованих моделей до зміни основних вхідних параметрів (інтенсивності надходження заявок, кількості каналів обслуговування, часу обробки тощо)? Які фактори найбільше впливають на ефективність функціонування логістичної системи?

5. Яким чином розроблений програмний комплекс забезпечує адаптацію до змін зовнішнього середовища, зокрема коливань інтенсивності вантажопотоків, затримок на пунктах пропуску або змін транспортних маршрутів?

6. У роботі обґрунтовано переваги запропонованого підходу для підвищення ефективності міжнародних перевезень. Які напрями подальшого розвитку запропонованих моделей і програмного забезпечення автор вважає найбільш перспективними в умовах цифровізації транспортно-логістичних систем?

Офіційний опонент – Олександр КАЛІНІЧЕНКО.

Зауваження:

1. У роботі запропоновано ефективний підхід до оптимізації структури логістичних ланцюгів доставки вантажів у міжнародному сполученні. Разом з тим доцільно було б більш детально дослідити чутливість розроблених моделей до змін зовнішнього середовища, зокрема до коливань попиту, змін транспортних тарифів та обмежень, що виникають під час перетину державного кордону.

2. При моделюванні функціонування логістичних ланцюгів основну увагу приділено автомобільним перевезенням та взаємодії із суміжними транспортними системами. Разом із тим перспективним напрямом розвитку дослідження могло б стати розширення запропонованого підходу для мультимодальних перевезень із ширшим врахуванням залізничного, морського та річкового транспорту.

3. Запропонований програмний комплекс має вагоме практичне значення, однак у роботі недостатньо висвітлено питання його інтеграції з сучасними інформаційними системами управління транспортними підприємствами (ERP, TMS, WMS), що могло б значно розширити можливості його практичного використання.

4. У дисертації наведено результати апробації розроблених моделей та програмного забезпечення, однак доцільно було б подати більш детальне порівняння отриманих результатів із показниками існуючих методів або аналогічних програмних продуктів, що дозволило б більш наочно оцінити рівень досягнутого економічного ефекту.

5. Під час аналізу логістичних ланцюгів основна увага приділена транспортно-технологічним параметрам. Разом із тим доцільним було б ширше врахувати вплив сучасних ризиків міжнародної логістики, пов'язаних із воєнними діями, змінами митної політики, обмеженнями транзиту та нестабільністю міжнародних транспортних коридорів.

6. У роботі трапляються окремі редакційні неточності, стилістичні огріхи та незначні недоліки оформлення, які не впливають на зміст дисертації та не знижують наукової цінності отриманих результатів.

Висновок разової спеціалізованої вченої ради ДФ 275.70.26, щодо розгляду дисертаційної роботи

1. Дисертаційна робота Назарової Аліни Павлівни відповідає освітньо-науковій програмі 27 «Транспорт» за спеціальністю 275 Транспортні технології, що реалізується у Національному транспортному університеті.

2. Метою дисертаційної роботи – є підвищення ефективності доставки вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні шляхом розробки, вдосконалення та впровадження моделей, методів та програмного забезпечення процесу побудови раціональних логістичних ланцюгів доставки вантажів у міжнародному сполученні.

Об'єкт досліджень є процес доставки вантажів автомобільним транспортом логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні.

Предмет досліджень є технологічні закономірності формування логістичних ланцюгів раціональної структури, що дозволяє підвищити ефективність транспортно-експедиторського обслуговування доставки вантажів у міжнародному сполученні.

3. Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому: що вперше розкрито теоретико-методичні засади вирішення науково-технічної задачі ефективної організації

процесу доставки вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні автомобільним транспортом.

У роботі, у розвитку зазначеного:

– вперше при виборі раціональної структури логістичного ланцюга доставки вантажів у міжнародному сполученні запропоновано представити його у вигляді мережі систем масового обслуговування, що дозволяє оптимізувати структуру логістичного ланцюга і покращити показники його діяльності;

– удосконалено метод визначення оптимальної структури логістичного ланцюга за рахунок динамічного його формування з окремих стандартних компонентів, що дозволяє більш ефективно врахувати технологію організації і управління процесом доставки вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні;

– знайшли подальший розвиток: математична модель логістичного ланцюга доставки вантажів у міжнародному сполученні у вигляді мережі систем масового обслуговування за рахунок збільшення її розмірності і складу компонентів; метод експертних оцінок та технологія змішаних стратегій при доставці вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні при відсутності чіткої або/та повної інформації про умови доставки.

5. За результатами роботи отримано три свідоцтва про реєстрацію авторського права на твір (від 16 березня 2026 №144419, №144420 та №144421).

Отримані результати впроваджені у виробничу діяльність ТОВ «Фірма ЕРІДОН» та в освітню діяльність НКЦ АсМАП України у вигляді розробленого програмного комплексу «Система аналізу мережі систем масового обслуговування логістичного ланцюга».

6. Спеціалізована вчена рада відзначає високий науковий рівень дисертації, кваліфікує її як роботу, в якій отримані нові науково-обґрунтовані результати, спрямовані на вирішення важливого науково-практичного завдання, а саме – підвищення ефективності доставки вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні:

– дослідження динаміки зовнішньоторговельних потоків та інтенсивності руху великовагового автотранспорту через автомобільний пункт пропуску Ягодин–Дорогуськ у 2022–2025 рр. свідчить про суттєву трансформацію транспортних потоків. Різка падіння інтенсивності у 2022 (3614 перетинів) році та наступне поступове зростання у 2023–2025 роках (відповідно, 164579, 77373, 103284 перетинів) відображає кризові, концентраційні та стабілізаційні фази адаптації логістичної системи;

– до основних показників, що формують якість ТЕО, належать: рівень транспортних витрат (50% значимості експертних оцінок), своєчасність доставки (30 % значимості експертних оцінок), рівень збереження вантажу (20 % значимості експертних оцінок). Встановлено, що процес доставки доцільно розглядати як багатостадійний, із урахуванням впливу параметрів транспортних засобів, маршрутів руху та часових обмежень. Це дозволяє формувати раціональні транспортно-технологічні схеми з урахуванням критеріїв мінімізації витрат і часу доставки;

– розрахована за допомогою теоретичних основ та практичних засобів найкоротша відстань від Львова до Житомира складає 403 км, що співпадає зі значеннями отриманими за допомогою ПІК ІСВПнаТСУтаЗЕ і методу Дейкстри;

– аналізуючи результати використання технології змішаних стратегій було зроблено наступні висновки: максимальний прибуток підприємства дорівнює 309,31 тис. грн, що знаходиться між нижньою ціною гри (300 тис. грн) і верхньою ціною гри (314 тис. грн); підприємство для отримання такого прибутку повинно використовувати першу стратегію (9 вантажівок) 78,44 % (дуже часто), другу стратегію (10 вантажівок) 1,99 % (дуже рідко), третю стратегію (11 вантажівок) 5,68 % (іноді) і четверту стратегію (12 вантажівок) 13,89 % (по середньому).

7. Дисертаційна робота Назарової Аліни Павлівни на тему «Підвищення ефективності доставки вантажів логістичними ланцюгами у міжнародному сполученні» є завершеним самостійним науковим дослідженням, що відповідає п.п. 6-9 «Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії» (затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44, зі змінами).

Результати відкритого голосування:

«За» – 5 членів ради,

«Проти» – 0 членів ради.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Аліні НАЗАРОВІЙ

(власне ім'я, прізвище, здобувача у давальному відмінку)

ступінь доктора філософії з галузі знань 27 Транспорт

(галузь знань)

за спеціальністю 275 Транспортні технології

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

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової
спеціалізованої вченої
ради ДФ 275.70.26



(підпис)

Віктор ДАНЧУК