



СТАНОВИЩЕ

върху дисертационен труд за даване на образователната и научна степен
„ДОКТОР“

по специалност „Експлоатация на водния транспорт, морските и речните
пристанища“

Област „Технически науки“

Професионално направление „5.5 Транспорт, корабоплаване и авиация“

Автор на дисертационния труд: ДИМИТЪР ГЕОРГИЕВ ДИМИТРОВ

Тема: „ОПТИМИЗИРАНЕ ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА СЪВРЕМЕНЕН МОРСКИ
КОНТЕЙНЕРЕН ТЕРМИНАЛ“

Изготвил становището доц. д-р инж Коста Тончев Донов, ръководител
отдел „Анализи и стратегии“ към „Пристанище Варна“ ЕАД

1. Актуалност на разработвания в дисертационния труд проблем.

Дисертантът в своя дисертационен труд изследва актуален в световен мащаб процес, свързан с усъвършенстване на системата за транспортиране и обработката на контейнери. Оптимизирането на превозите на контейнерите по морски път в значителна степен е завършено с проектирането и строителството на различни поколения контейнеровози. Тези специализирани кораби имат все по-големи размери (дължина, ширина и газене), с което се постига по-евтин и ефективен превоз на големи по обем контейнеризирани товаропотоци. Значителни резерви в усъвършенстването на тази комплексна транспортна система за превоз и обработка на товари все още се крият в процесите на обработката на контейнеровозите и на контейнерите в морските пристанищни терминали.

Усъвършенстването на процесите за превоз и обработка на контейнери е свързано и с необходимостта от подходящо информационно осигуряване в реално време.

Обемите на контейнерния трафик и количествата на превозваните контейнери в света постоянно се увеличават. Този процес няма алтернатива. Макар и по-бавно количествата на обработваните контейнери в морските пристанища на България, също се увеличават.

За момента статистическите данни показват, че Пристанище Варна се явява „контейнерната врата“ на България. През нея преминават 130-150 хил. TEU годишно.

Обработваните контейнери през Пристанище Бургас са значително по-малко.

Транспортните и в т. ч. пристанищните специалисти знаят, че и в пристанищните райони на Варна и в Бургас, пристанищната инфраструктура и използваната пристанищна техника не отговарят на съвременните световни изисквания, на които трябва да отговаря един съвременен морски контейнерен терминал.

На съществуващите корабни места се използват стандартни портални стрелови кранове (в Пристанище Бургас Запад и до скоро в Пристанище Варна Изток). В пристанище Варна Запад се използват стари гентри кранове, а сравнително от скоро и мобилни кранове с товароподемност до 100 и до 63 тона.

Няма ясна концепция за организацията на работата в тиловите складови площи. Там се използват тилови машини тип ричстакери и вилкови товарачи, и в съответствие с техните технически параметри и налични количества се организира контейнерната обработка в тила. Липсва ясна и обоснована стратегия за по-нататъшното развитие на пристанищната механизация. В момента в пристанище Варна Изток контейнери не се обработват. В пристанищен район Варна контейнери се обработват само във Варна Запад.

Преди дни стана ясно, че Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е сключила договор след проведен конкурс с избрания проектант за проектиране на Интермодален терминал Варна, разположен на северния бряг на Варненското езеро в района под фабрика „Христо Ботев“. В рамките на този договор се очаква да се проектират и да се дадат решения за изграждане на нова пристанищна инфраструктура и да се осигури необходимата пристанищна техника, за да се постигнат европейските изисквания за обработка и на контейнери.

Отчитайки всички факти считам, че избора на дисертанта да работи по темата „Оптимизиране експлоатацията на съвременен морски контейнерен терминал“ за настоящия момент я прави актуална и много полезна за развитието на българските пристанищни контейнерни мощности.

2. Познава ли дисертантът състоянието на проблема?

В своята дисертация дисертантът прави подробен анализ на състоянието на проблема. Това основно е разгледано в Глава 1 на дисертацията. Правилно се отделя внимание на основните термини, които се ползват в изследването. Логично елементите се разделят в две групи „хардуер“ и „софтуер“. Стъпвайки на приетата терминология ясно е показана схемата за действие в един условен контейнерен терминал. От възможните начини за работа са посочени умело подбрани най-често срещаните варианти.

Информация за анализиране на проблемите, дисертантът използва от направените изследвания на едни от най-известните контейнерни терминали като северните терминали в Хамбург, Антверпен и Ротердам, както и средиземноморските контейнерни терминали на Валенсия, Барселона, Марсилия, Генуа и други. Изследват се и черноморските терминали на Констанца, Одеса, Иличевск, Новоросийск и Поти. Всичко това показва, че дисертанта познава съвременното състояние на проблема.

Начинът на изложението, използвания език и аргументи убеждават, че дисертанта има достатъчно знания в изследваната теоретична област и в практическата дейност при обработката на контейнери. Подбраните и цитирани автори също убеждават в това.

3. Методика на изследването.

При разработване на дисертацията, се прилагат адекватни за случая методики за изследване.

4. Приноси на дисертационния труд.

Изследваната област е сравнително недостатъчно изучена, макар и да е от особена важност за ефективността на транспорта, а от тука и за цялата икономика. В този смисъл изследването и резултатите на дисертацията обогатява теорията и практиката при проектиране и експлоатация на съвременни контейнерни морски пристанищни терминали. На основата на направените теоретични изследвания и практически проучвания дисертантът формулира шест приноси моменти в теоретичен и практико-приложен аспект. Те от своя страна

могат да се разделят на научно-приложни приноси и на приноси с конкретен приложен характер.

Към първата група спадат дефинираните коефициенти за сравнителен анализ при използване на площите на морски контейнерен терминал K11, K12 и K13 за оценяване на ефективната работа на контейнерен терминал, показатели за площ на TEU, площ за стифиране на контейнери, площ за маневриране и др. подобни.

Към втората група спадат приложимите процедури, които позволяват конкретно определяне на технически и технологически параметри, в зависимост от избора на пристанищна механизация в тила.

5. Оценка на личното участие на дисертанта при разработване на дисертационния труд.

Като научен ръководител на к.д.п. Димитров, мога ясно да заявя, че дисертантът е работил самостоятелно през всички етапи на разработването на дисертацията.

Дисертантът се е отнасял с голяма отговорност по време на самообучението, подготовката и вземането с отличие на изпитите на докторантските минимума, набирането на информация, нейната обработка и разработването на самата дисертация. Със старание е изследвал различни възникнали хипотези и е разработвал предлагани варианти за да стигне до сглобяване на окончателно представената дисертация. По време на работата е показал достатъчен обем от теоретични знания и практически опит в областта на дисертацията.

К.д.п. Димитров и в своята професионална дейност и в своята обществена дейност активно пропагандира защитаваните в дисертацията идеи за необходимост от изграждане на модерни контейнерни терминали в България, и най-вече в района на Варна. Това е една добра възможност той да се изяви като обществено ангажирана личност и да постави и защити открито своите идеи за пристанищно развитие.

6. Публикации на дисертанта при разработване на дисертационния труд.

В справка за научни публикации, дисертантът е посочил шест заглавия, които са пряко свързани с дисертационния труд. И шестте материала са публикувани в морски научен форум, ВВМУ Варна, както следва:

- два броя през 2001 г.,
- един през 2003 г.;
- два бр. през 2006 г.;
- един през 2011 г.

Последната публикация е на тема „Динамика на контейнерооборота в пристанищата на Черноморския басейн и нейното влияние при инвестирането в изграждането на нови контейнерни терминали или модернизирането на съществуващите мощности за обработка на контейнери.

7. Приложение на резултатите от дисертационния труд.

За да оценя степента на приложение на резултатите от дисертационния труд в значителна степен ползвам документите, с които разполагам, в т. ч.:

- Писмо на „Пристанище Варна“ ЕАД, подписано от Изпълнителен директор Божидар Чапаров №1223 от 02.02.2015 г. до кап. I ранг, проф. д-р инж. Боян Медникаров, началник ВВМУ. В него се потвърждава, че в периода 2004-

2010 г. к.д.п. Димитров е провел изследване за обработка на контейнери в Пристанище Варна Изток, а неговите обобщения са използвани при вземане на управленчески решения за закупуване на техника.

Потвърждава се, че к.д.п. Димитров е бил лектор в обучение на стифадори в Пристанище Варна Запад.

- Референция от ДМА Варна.
- Мнение от ДП „ПИ“ София.
- Референция на Българската асоциация на морските капитани.
- Служебна бележка от БМКЦ ЕАД.
- Референция на УС на НСБС.

В посочените по-горе документи съответните организации оценяват положително дейността на к.д.п. Димитров.

Анализът на дисертацията и коментиранияте по-горе документи са основание за даване на положителна оценка на работата на дисертанта като цяло.

8. Препоръки.

Като научен ръководител на к.д.п. Димитров по време на дългия период на общуване и работа по различните аспекти на дисертацията съм имал възможност в активен диалог с дисертанта да изразявам всички мои конкретни несъгласия, препоръки и насоки. Като имам предвид горното, считам, че основните препоръки от моя страна са взети в предвид и са внедрени в окончателния вариант на представената дисертация.

Фактът, че известно време не беше ясно на територията на Пристанище Варна Изток, ще се обработват ли контейнери, беше една от обективните причини за забавянето на окончателната разработка и представяне на дисертацията.

Започването на проектирането на Интермодален терминал Варна в състава на който се предвижда изграждането и на контейнерен терминал е една чудесна възможност резултатите на дисертанта да бъдат проверени и приложени в практически условия.

9. Считам, че представеният автореферат на дисертанта е разработен в съответствие с изискванията и е структуриран, и оформен правилно, и естетически добре.

10. Други въпроси.

- Докторантът е положил докторантски минимум по специалността с успех:

- „Експлоатация на водния транспорт, морските и речни пристанища” – отличен 6;
- „Превози на контейнери по море” – отличен 6
- При разработване на отзива съм ползвал:
 - Дисертация и автореферат
 - Заповеди за записване и отписване в докторантура
 - Публикации по дисертацията
 - Лични впечатление като ръководител на дисертанта
 - Референции

11. Заключение.

В заключение искам да резюмирам, че дисертацията на к.д.п. Димитров разработва актуален проблем. Използвани са актуални научни методи и средства. Образователните цели са постигнати. Становището ми за разработената дисертация е изцяло положително.

Предлагам на уважаемото жури да присъди на к.д.п. Димитър Георгиев Димитров образователната и научна степен „Доктор“ по професионално направление 5.5 „Транспорт, корабоплаване и авиация“.

Автор на дисертационния труд ДИМИТЪР ГЕОРГИЕВ ДИМИТРОВ

Тема: „ОПТИМИЗИРАНЕ ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА СЪВРЕМЕНИ МОРСКИ КОНТЕЙНЕРЕН ТЕРМИНАЛ“

Изготвил становището доц. д-р инж. Коста Тончев Донов, докторант по специалност „Анализ и стратегия“ към „Пристанище Варна“ Бургас

Разработил становището:

доц. д-р инж. Коста Тончев Донов



Дата 12.03.2015 г.

Варна