



РЕЦЕНЗИЯ

върху дисертационен труд за даване на образователна и научна степен „ДОКТОР“ по професионално направление 5.5 „Транспорт, корабоплаване и авиация“

Докторска програма: „Експлоатация на водния транспорт, морските и речните пристанища“

Автор на дисертационния труд: магистър инж. Ергюн Лютфи Гюнеш

Тема на дисертационния труд: „Изследване на товаропотоците и корабопотоците на наливни химикали в Черно и Средиземно море“

Рецензент: проф. д.т.н. инж. Асен Недев Атанасов

Дисертационният труд е обсъден и насочен за защита пред научно жури от катедра „Експлоатация на флота и пристанищата“ при факултет „Навигационен“ на ВВМУ „Н.И. Вапцаров“. Катедрата е акредитирана и има права да подготвя докторанти по докторска програма „Експлоатация на водния транспорт, морските и речните пристанища“.

Предварителното обсъждане на дисертационния труд се е състояло на разширен катедрен съвет на 11.12.2018 г.

Пълен комплект от документите по защитата ми е предаден от ръководството на първичното звено на 24.01.2019 г.

Прегледът на първичните документи показва, че всички формални действия и срокове са спазени и отговарят на изискванията на „Процедура за публична защита на дисертационен труд“ – Приложение №16 на ВВМУ, което е основание за даване на ход на официалната защита.

Докторантът Ергюн Лютфи Гюнеш е отчислен с право на защита след представянето пред катедреното заседание на всички документи в съответствие с изискванията на цитираното приложение №16.

Предварително отбелязвам, че маг. инж. Ергюн Лютфи Гюнеш е работил като корабен управител в „Туркер Груп“ (осен години) и като корабен брокер в Essex Shipping Services – Великобритания (пет години). Член е на изпитна комисия и екзаминатор за танкерно корабоплаване на Института на корабните брокери – Великобритания (три години). Споменавам тези факти от жизнената и професионална биография на Ергюн Лютфи Гюнеш, за да подчертая творческата устойчивост на развитието му и предварителната му подготовка за настоящия дисертационен труд.

Настоящата рецензия е изготвена в съответствие с „Изискванията за оформяне на рецензии на дисертационен труд за придобиване на научни степени“ (Приложение №14 на ВВМУ).

1. Актуалност на разработвания в дисертационния труд проблем

Актуалността на задачите за изследване на товаропотоците и корабопотоците, следва от факта, че тези два вида дейности, известни като външни комплексни фактори на логистичната задача, оказват съществено влияние върху ефективността на морските транспортни превози. Необходимостта от решаването на тези задачи именно в този период (2014 - 2019 г.) възникна във връзка с твърденията на части от морската корабоплавателна общественост, че вече може да се говори за излизане от кризата, за начало на която се смяташе 2006 г. В действителност обаче се оказа, че тези оптимистични оценки и прогнози не се потвърдиха. Настоящият морски икономически цикъл се оказа с по-голяма продължителност от традиционните интервали, особено що се отнася до началните му етапи, известни като „криза и депресия“. Междувременно се появиха сериозни научни изследвания върху търсенето и предлагането на морски транспортни превози, които показват продължаване на тенденцията за преобладаване на предлагането над търсенето. След 2014 г. морските регламентиращи организации публикуваха важни икономически и нормативно-правни директиви, стимули и ограничения, които принуждават корабособствениците да засилят инвестициите си за модернизация на собствения си флот. Установяването на по-твърди екологични нормативи в съчетание с повишаването на таксите за пристанищни услуги и намаляване на фрахтовите ставки доведоха до поява на нееднакви тенденции в различните сектори и превозни направления, което се отрази върху устойчивостта на морската транспортна система. Към това следва да се прибавят и нестабилността на цените на енергоносителите, формирането на нов енергетичен ландшафт и търсенето на възможности за преход към алтернативни горивни източници, които влизат в колизия с ограниченията на Международната морска организация (ИМО) от енергиен и екологичен характер. За корабите от малкия и не много устойчив сектор на химикаловозите, работещи в условията на абсолютна конкуренция възникнаха сериозни проблеми, които са предпоставка за това, че повечето от тях в момента се борят да покрият само дневните си операционни разходи. Като отчитам всички тези фактори и тенденции, потвърждавам актуалността на представения дисертационен труд.

2. Познава ли дисертантът състоянието на проблема.

Състоянието на проблема е описан в резултат на анализ на 167 литературни източника. По начина на представяне и степента на достъпност са анализирани 90 източника на хартиен носител и 77 публикации на електронен носител. Всички източници от представения списък имат пряко отношение към темата на дисертацията, като преобладаваща част от тях са цитирани или използвани в основния текст на дисертационния труд. Прави впечатление изключително доброто и задълбочено познаване на нормативните документи на ИМО и нейните подразделения – регламенти, нормативи, конвенции.

Отбелязвам като положителен факт силното присъствие на трудовете на M. Stopford, който е всепризнат авторитет в областта на морската икономика. Части от идеите от тези трудове са използвани в трета глава на дисертацията при описанието на загубите и паричните потоци в моделите за пресмятане на вътрешната норма на възвръщаемост и нетната настояща стойност на кораба.

3. Избраната методика на изследването може ли да даде отговор на поставените цели и задачи.

При оценката ми за методиката на изследване обръщам внимание на следните три момента:

3.1 Обща методика за цялостно изследване на товаропотоците и корабопотоците на налични химикали, достигаща до управлението на експлоатацията на конкретен кораб при конкретен рейс. От тази гледна точка аз оценявам целия подход, използван от автора като методика, по която е изградено изследването в този дисертационен труд с възможни приложения и от други изследователи. Тук се включват следните етапи: анализ и класификация на товарите и специализираните кораби, обща схема за управление на фирмата, методи за управление на експлоатацията на кораба, оценка на началните инвестиции, анализ на пазара и калкулация на курсовете. Тук авторът е вложил собствения си практически опит, традициите и програмите на фирмата, в която работи и достъпните сведения за пазарни анализи, направени и публикувани от светни оператори и брокери.

3.2 Приемам като самостоятелна методика подходът за пресмятане на нетната настояща стойност на кораба и на приложението му в модела за първоначална инвестиция на новопостроен химикаловоз.

3.3 Като част от методиката приемам набирането на информация в резултат на срещи и разговори с пазарни субекти – корабособственици, корабни технически и търговски управители, корабни брокери, морски адвокати и др. На базата на тези контакти биха могли да бъдат получени сведения, след обработването на които по някой от методите на експертните оценки, да бъдат създадени добри стратегически модели.

На тази база аз преценявам, че с помощта на общата методика и конкретните обособени нейни части могат да бъдат успешно решени задачите на дисертационния труд.

4. Кратка характеристика на естеството и оценка на достоверността на материала, върху който се градят приносите на дисертационния труд.

Материалът, върху който са изградени приносите на дисертационния труд се свеждат до:

4.1 Изключително доброто познаване на нормативите и ограниченията на регламентиращите организации – SOLAS, MARPOL, STCW. Важна част от тези конвенции са представени в приложението на дисертацията.

4.2 Регламенти на специализираните институции контролиращи правилата и ограниченията на ИМО:

- Институт за разпространение на химически товари (CDI);
- Международен морски форум за нефтени компании (OCIMF);
- Програма за инспектиране на танкери (SIRE);
- Управление на танкерите и самостоятелна оценка (TMSA);
- Международна организация за парцелни танкери (IPTA);
- Федерация на Асоциациите за масла, семена и мазнини (FOSFA).

4.3 Сведения, получени в резултат на дейността на докторанта и на фирмата, в която той работи.

Към достоверността и качествата на тази информация не може да има никакви съмнения.

5. Приноси в дисертационния труд.

Обобщавайки вече направените оценки в двете предходни части на тази рецензия, аз оценявам приносите в дисертационния труд като научно- приложни и приноси за внедряване.

5.1 Научно- приложни приноси, свеждащи се до получаване на нови и потвърдителни факти и модели с помощта на известни методи:

- Предложена и реализирана е обща методика и модел за цялостно изследване на товаропотоците и корабопотоците на наливни химикали. Тази схема излиза извън рамката на търговския и логистичен подход, като включва достатъчно важни въпроси по стратегията на фирмата, управляването и експлоатацията на кораба, а също така и правните и техническите условия в общи случаи и при конкретни рейсове.

- Предложени и реализирани са методика и модел за оценка на възвръщаемостта на инвестициите при вземане на решения за конкретни бъдещи инвестиционни действия.

5.2 Приложни приноси, свеждащи се до получаване на конкретни резултати за внедряване при превоза на налични химикали:

- На базата на задълбочено проучване е направена класификация на товарите в химикаловозния морски пазар, с която е създадена основата на приложима база от данни за видовете товари и на местата за зареждане на товаропотоците.

- На базата на класификация на корабите, обслужващи морския химикаловозен пазар са поставени основите на съответна специализирана база от данни.

- С помощта на оценка на нетната стойност на възвръщаемостта по години е реализиран модел за приемане на решение за целесъобразността на първоначална инвестиция на новопостроен кораб. Илюстративният анализ е описан много подробно и може да бъде използван като инструмент за оценка на целесъобразността на инвестициите в най-широк смисъл.

- Предложени са основите на товаропотоците на наливни товари в Черно и Средиземно море и извън тези региони, които могат да се използват в бъдещи изследвания и приложения.

6. До каква степен приносите в дисертационния труд са лично дело на докторанта.

Имах възможност да наблюдавам развитието на дисертацията от момента на започването и до сега, въпреки че авторът през този период работеше в чужбина. От докладването пред разширения катедрен съвет и от запознаването ми с представения материал останах с впечатлението за един много висок професионализъм. Става дума за

брокерски професионализъм, който е бил постигнат в резултат на продължителна работа в реномирани фирми. Това ми дава основание да преценя, че дисертационният труд и приносите са лично дело на докторанта, постигнато в благоприятната среда на катедрата и научния ръководител.

7. Преценка на публикациите.

По темата на дисертацията са публикувани три научни труда на английски език – два в съавторство и един самостоятелен (предаден за отпечатване). Освен това са представени материали от докладване на научни семинари (2 бр.) и публикации в свободната преса (5 бр.). С това са създадени добри условия за запознаване на широката и специализираната научна общественост с резултатите и приносите от дисертационния труд.

8. Използване на резултатите от дисертационния труд в практиката.

Не са ми представени документи, доказващи ефекта от приложението на резултатите от дисертационния труд в практиката, но аз оставам с впечатление, че части от тях са намерили приложение в пряката му работа като брокер в Есекс Шипинг – Великобритания. Предполагам, че знанията и уменията, получени при разработвания дисертационен труд са намерили приложение при участието му като екзаминатор за танкерното корабоплаване към Института на Корабните брокери – Великобритания. Отбелязвам този факт и като методичен принос, който да се включи към оценката ми за приносите в т.5 от рецензията. Що се отнася до възможностите за бъдещи приложения, аз съм посочил всички приложими приноси в т. 5.2.

9. Оценка на автореферата

Авторефератът с обем от 66 страници отразява правилно основните положения и приноси на дисертационния труд. В стремежа си да достигне този обем от 66 стр. докторантът е използвал най-лесното – да намали размерите на шрифта в текста и вътре във фигурите. В резултат на това текстовете, особено тези, които са във фигурите, не могат да се разчетат без помощни средства. Едно добро прередактиране би могло да доведе автореферата до не повече от 30 страници, което е достатъчно за приравняването му като публикация.

10. Други въпроси

Тук ще направя някои препоръки, без те да се приемат като критични забележки. Обръщам внимание на текста от дисертацията, озаглавен като Резултати (стр. 156-161), част от който е приведен в автореферата като Общи изводи (стр. 63). Тук са представени 36 резултата, започващи с текстове като: „Изследването доказва“, „Изследването показва“, „Изследването установява“ и т.н. Още по време на катедрената защита аз обърнах внимание на големия брой резултати (36 бр.), особено на тези от тях, за които се твърди, че са доказани. Същото се твърди и за първите три приноса, включени от автора към групата на научно-приложните (стр. 162). Аз приемам, че всички тези констатации са верни (даже част

от тях са правилни и общоприети), но не приемам, че те са доказани. Като човек, който над 50 години се е занимавал с проверки на хипотези на базата на конкретни математически процедури не мога да приема доказателства, които не са базирани на ясни математически формулировки. Още повече, че в цялата дисертация има само четири формули.

Като изразявам своята доброжелателност, аз твърдя, че тук става по-скоро за начин на изразяване, а не на допусната слабост. Специално отбелязвам, че тази моя констатация не намалява качествата на дисертационния труд не се отразява на високото ми мнение за него.

11. Заключение

Мнението ми за представения дисертационен труд е положително. Подобен проблем се решава у нас за първи път. Образователните и научно- приложните цели са постигнати. Това ми дава основание да предложа на уважаемото жури да присъди на маг. инж. Ергюн Лютфи Гюнеш образователната и научна степен „ДОКТОР“ по професионално направление 5.5 „Транспорт, корабоплаване и авиация“

29 януари 2019 г.
гр.Варна

Рецензент:.....
(проф. д.т.н. инж. Асен Недев)