

## РЕЦЕНЗИЯ

от проф. д-р Борис Тодоров Колев

върху дисертационния труд на тема:

**„Влияние на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на Североизточна България: ситуационен анализ, оптимизационен модел и средносрочна прогноза“** разработен от **ДИМИТЪР ТОДОРОВ ДИМИТРОВ**, докторант на самостоятелна подготовка към Катедра „Социално-икономическа география“ към Геолого-географския факултет на СУ „Св. Климент Охридски“, научна специалност **„Икономическа и социална география (регионално развитие)“**

### **I. Справка за кандидата:**

Кандидатът за присъждане на образователната и научната степен „доктор“ **ДИМИТЪР ТОДОРОВ ДИМИТРОВ** е роден на 11.01.1961 г. в гр. Априлци, Ловешка област. Средното си образование през периода 1975-1979 г. получава в Природо-математическата гимназия - Ловеч, висшето си образование (1982–1987 г.) - в СУ „Св. Кл. Охридски“ по специалност „социално-икономическа география“, с втора специалност „история“. От 1991 до 1994 г. е редовен аспирант, а след това до 1999 г. е „научен сътрудник“ в Географския институт при БАН. Заедно с това от 1994 до 1998 г. е привлечен за хоноруван преподавател (асистент) в Катедра „Социално-икономическа география“ на ГГФ на СУ „Св. Кл. Охридски“. Едновременно с този ангажимент през периода 1995 – 1998 г. е бил и хоноруван асистент в ЮЗУ „Неофит Рилски“ в Благоевград. През 1999 г. постъпва на работа като „асистент“ в ГГФ, като постепенно израства до „главен асистент“. От тогава до сега заема тази академична длъжност в Катедра „Социално-икономическа география“ при факултета. Междувременно е оценена неговата научна квалификация и извън университета, защото от 2001 г. до 2005 г. е привлечен на работа в 39 Народно събрание на длъжността „старши експертен сътрудник“.

Димитър Димитров е докторант на самостоятелна подготовка към Катедра „Социално-икономическа география“, съгласно заповед № РД 20-1059/06.07.2015 г. на Ректора на СУ „Св. Кл. Охридски“. Времевият период на подготовка на дисертационния труд е до 01.07.2018 г. Отбелязвам със задоволство, че този срок е съкратен, което е друг довод в полза на показаните от докторанта научни и преподавателски качества.

### **II. Обща характеристика на дисертационния труд:**

Представеният за рецензиране дисертационен труд, разработен от докторанта Д. Димитров, е структуриран по следния начин: Увод, Шест глави, Заключение и списък на

използваната литература. Към дисертацията, отделно от текстовата част, са представени и картни и таблични приложения. В **Увода** докторантът е обосновал актуалността и изследователската теза и е определил обекта, изследователските аспекти, целта, задачите, методите, ограниченията и трудностите при изследването. Обект на изследването е *„пространственото развитие на транспортната инфраструктура, както и формите на териториална организация на транспорта на територията на СИБ”* (стр. 8). Изследователските аспекти обхващат анализи на *„факторите за пространственото разположение, динамиката в развитието и функционалната обвързаност на транспортната инфраструктура на територията на СИБ...”* (стр. 8).

Целта на дисертационния труд е да се направи *„обосновка и предлагане на устойчив регионален модел на пространствено развитие на транспортната инфраструктура на територията на СИБ, влияещ на нейното устойчиво и рационално регионално развитие”*. (стр. 8). **Шестте глави** на дисертационния труд представят същността на изследването завършват с конкретен *„модел за постигане на устойчиво, балансирано и регионално влияние на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на Североизточна България...”* В **Заклучението** докторантът систематизира изводите на дисертационния труд и смята, че *„ситуационният модел за пространственото развитие на транспортната инфраструктура и прогнозите биха могли да се използват при разработването на планово-нормативните документи, регламентиращи провеждането на регионалната и местната политика на административно-териториалните единици в Североизточна България”*.

Мнението ми е, че тази **структура** осигурява необходимата логическа обвързаност между компонентите на дисертационния труд и способства за постигането на цялостност и завършеност на проведеното изследване. В същото време, така представената структура на дисертационния труд показва и **стремеж да се отговори на изискванията за композиционна цялостност и съразмерност** на отделните части.

Дисертационният труд е с обем от 223 страници компютърно набран текст и 39 страници картни и таблични приложения извън него. Библиографската справка обхваща 118 литературни източника, от които на кирилица са 115, а на латиница - 3. Използвани са и 7 интернет източника. Подборът и боравенето с библиографския апарат показват обстойното запознаване на докторанта с научните постижения в областта, която изследва, както и способността му да изразява и аргументира позиции по тях.

Търсенията на докторанта са насочени към характеристиките на транспортната инфраструктура, чрез които да се очертаят, измерят и оценят техните възможности за

оптимизиране на регионалното развитие. (бел.на рецензента – Всички текстове в италик представляват цитати от дисертацията).

За постигането на целта, докторантът си поставя сполучлив набор от изследователски **задачи** между които:

1. *Извършване на емпирични регионални проучвания на транспорта и транспортната инфраструктура на територията на СИБ.*
2. *Оценка и анализ на факторните влияния върху формирането на пространствения модел на транспортната инфраструктура в СИБ.*
3. *Изясняване и доказване ролята на транспортната инфраструктура, като един от инструментите за постигането на териториален синергетичен ефект при провеждането на регионалната политика.*
4. *Оценка на значението на законово-нормативната база в страната като предпоставка за инфраструктурното и регионалното развитие на изследваната територия.*
5. *Оценка на значението на планово-нормативната база и някои програми на ЕС като предпоставка за инфраструктурното и регионалното развитие на страната и в частност на изследваната територия.*
6. *Разработка на методика на изследването.*

### **III. Оценка на научните и практически резултати на дисертационния труд**

**По отношение на Глава I – Обосновка на географската идентичност и оценка на факторите, влияещи върху функционалната обвързаност на Североизточна България:**

Разгледана пространствената детерминираност и вътрешно-териториалната структура на изследваната територия. Направен е преглед на основните районни схеми създадени до сега в нея. Правилно е отбелязано, че „*това целево райониране не е обвързано със социално-икономически и географски критерии и принципи*” (стр. 13). Тук докторантът има предвид доста формалното групиране на административно-териториалните области на североизточна България в определените в ЗРР от 2008 г. статистически райони.

Ударението е върху основните транспортно-урбанистични оси на развитие на Североизточна България като „*контактната зона на северния участък на Българското черноморско крайбрежие, транспортно-урбанистичната ос по р. Дунав и Дунавският воден път*” и други (стр. 14).

Направен е кратък анализ на някои особености в регионалното развитие на изследваната територия. В този аспект докторантът обосновано разделя влиянието на

изтъкнатите особености и фактори в две групи – *географски фундамент на територията*, където стегнато са посочени главните природо-географски характеристики, и *Относително високата степен на устойчивост на стопанската ѝ структура* в която са представени главните специализиращи производствени единици и връзките им с външнотърговския оборот на страната. (стр. 15-16).

**По отношение на Глава II – Основни понятийно-терминологични и теоретико-методологични въпроси по проблемите на транспортната инфраструктура и регионалното развитие:**

Отделено е внимание на анализ и оценка на транспортно-географското положение на СИБ. Докторантът е дал и свое изчерпателно определение на това понятие. (стр. 17). Представени са и вижданията на кандидата за основните форми на териториална организация в транспорта в йерархично подреждане: пункт, център, възел и район (стр. 18-19). Изяснено е и мястото и на други понятия като *форланд*, *интермодални превози*, *логистични центрове*, видовете ефективност в транспорта и други (стр. 21-26).

Освен разглеждането на регионалното развитие, регионалната политика, регионалното прогнозиране, регионалното планиране и регионалното програмиране, са представени собствени анализи на проявите на тези процеси и дейности в изследваната територия.

Представена е собствена методика за изследване на значението и влиянието на транспорта върху цялостното развитие на СИБ. Тази точка е сред най-важните постижения на докторанта.

**По отношение на Глава III – Ситуационен анализ на формирането, функционирането и развитието на транспортната инфраструктура на територията на СИБ:**

В тази главата, е извършено следното: Периодизация, основни аспекти и акценти в развитието на транспортната мрежа и транспортната инфраструктура на територията на СИБ. Анализирани са основни аспекти и акценти в развитието на транспортната мрежа и транспортната инфраструктура на територията на СИБ. Анализирани са функционирането на жп инфраструктура и жп мрежа в Североизточна България, формирането и функционирането на инфраструктурата на водния транспорт (речен и морски), както формирането, функционирането и проблемите в развитието на наземната инфраструктура на въздушния транспорт. Обосновано е представянето на формирането и функционирането на инфраструктурата на тръбопроводния транспорт. Определено внимание е отделено на ролята и функциите на инфраструктурата на градския транспорт. Компетентно, от географски позиции, са представени формите на териториална организация в транспорта на

територията на СИБ, неговата йерархичност, функционални параметри, регионално значение, типология. Оценена е и степента на развитие на транспортната инфраструктура в административно-териториалните единици на територията на СИБ (области и общини).

**Целият текст на тази глава** е изключително богат и подробен в информационно и аналитично отношение. Докторантът показва много подробно познаване на цялата анализирана проблематика.

**По отношение на Глава IV – Оценка и прогноза на факторните влияния върху перспективното развитие и функционирането на транспортната инфраструктура на територията на СИБ. Възможности за генерирането на регионален синергизъм при развитието на транспортната инфраструктура:**

Текстът на главата включва много компетентен анализ на геополитическото положение на изследваната територия и нейното влияние върху развитието на транспорта в тази част на страната. Докторантът е направил и оценка на транспортно-географското положение на СИБ без специално да го посочва.

Разгледани са основните социално-икономически фактори, влияещи върху развитието на транспортната инфраструктура, въздействието на транспорта върху регионалната политика на държавата, съобразно Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 – 2022 г.

Направена е оценка на основните транспортно-урбанизационни оси и тяхното значение за развитието на СИБ. Докторантът е изложил и свое критично мнение относно териториалният обхват на районите определени със ЗРР от 2008 г.

**По отношение на Глава V – Оценка на влиянията на пространственото развитие и функционалната обвързаност на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на Североизточна България.**

Текстът на тази главата обхваща редица собствени на докторанта оценки за няколко групи влияния. Една от тях включва оценки за влиянието на линейните инфраструктурни системи като автомагистрала, пътища I – III клас от националната пътна мрежа, четвъртокласните пътища, ж.п. мрежа и магистралните тръбопроводи в изследваната територия. Следващата група е анализ и оценка на точковата транспортна инфраструктура, както и влиянието ѝ върху другите видове инфраструктура – социална, стопанска и други.

Определено важно приносно значение имат мненията на докторанта относно въздействията на формите на териториална организация на транспорта върху цялостното регионално развитие на СИБ. Д. Димитров сполучливо е разгледали и оценил влиянието на транспортните възли (Варна, Русе, Шумен, Търговище, Каспичан-Нови Пазар) и транспортните центрове (Попово, Омургат, Исперих, Тутракан и други) върху

производствената устойчивост на основните стопански субекти. Отчетена е по-ниската степен на устойчивост на тези субекти, които попадат в обхвата на транспортно-гравитационното поле на транспортните центрове. Определено внимание е отделено на въпроса за влиянието на транспортната инфраструктура и инфраструктурното планиране върху социално-икономическите планирания и административно-териториалната подялба на СИБ.

**По отношение на Глава VI – Модел за постигане на устойчиво, балансирано и рационално влияние на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на СИБ. Средносрочна прогноза на влиянията на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на СИБ.**

Названието на тази глава би могло да бъде по-кратко, защото в този вид е малко тромаво и има повторения, които е можело да се избегнат. Например, Модел и средносрочна прогноза за устойчиво, балансирано и рационално влияние на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на СИБ.

Според мен, това е важната, с приложно значение, глава на дисертацията. Създаденият от докторанта Д. Димитров модел е основният научен принос в неговото изследване. Този модел за развитието на транспортната инфраструктура на територията на СИБ е основан върху компетентното изследване на *„сравнителните преимущества, произтичащи от нейното транспортно-географско положение за развитието на интермодалните превози в общоевропейското транспортно пространство и решаването на транспортните и регионалните ѝ проблеми”*. Това е териториален модел, който включва няколко собствени предложения за осъществяване на конкретно инфраструктурно планиране и развитие на следните транспортно-инфраструктурни проекта:

- 1. Продължаване на инфраструктурното и технологичното развитие на Варненския ТЛЦ като основен инфраструктурен компонент на Варненския ТВ;*
- 2. Продължаване на инфраструктурното развитие на Русенския ТЛЦ като основен инфраструктурен компонент на Русенския ТВ;*
- 3. Инфраструктурно развитие и модернизация на магистралната ТЛ Русе-Разград-Каспичан-Варна;*
- 4. Инфраструктурно развитие на Силистренския ТЛЦ;*
- 5. Изграждане на трето товарно пристанище в северната част на БЧК; Тук се има пред вид разполагането му между Шабла и с. Тюленово.*
- 6. Реализацията на проекти за развитието на линейната транспортна инфраструктура, обвързваща пристанище Шабла с транспортната мрежа на СИБ;*

7. *Реализация на проект за плавателен канал „Дунав-Черно море“*; Докторантът обаче правилно преценява, че осъществяването му, дори в средносрочна перспектива, е невъзможно. В този смисъл е било по-правилно Д. Димитров въобще да не го включва в своя модел, въпреки че той компетентно е оценил както трудностите, така и ползите и значението му при евентуалното му строителство.

8. *Завършване на АМ „Хемус“*;

9. *Инфраструктурно развитие на трасето на скоростен път по направление: Йовково-Добрич-Девня-Провадия-Дългопол-Айтос-Бургас (респ. граница с Турция)*;

10. *Инфраструктурно развитие на скоростен път по направление: Силистра-Шумен-Карнобат*;

11. *Инфраструктурно развитие на скоростен път по направление: Тутракан-Разград-Търговище-Котел-Ямбол-Лесово*;

12. *Инфраструктурно развитие на скоростен път по трасето на 7-ми еврокоридор (Дунавския воден път) по направление: Русе-Тутракан-Силистра-Констанца(Румъния)*;

13. *Реализацията на локални ТИ проекти с местно значение*;

14. *Преформулиране функциите на гражданските летища в СИБ.*

Друг, установен от рецензента принос на докторанта Д. Димитров е компетентният SWOT – анализ на СИБ за развитието на ТИ.

Определено внимание в тази глава е обърнато на влиянията на провежданата от Европейския съюз транспортна политика върху развитието на ТИ на територията на СИБ. По-конкретно е разгледано влиянието на Дунавската стратегия на ЕС за реализацията на някои транспортно-инфраструктурни проекти като *развитие на ТИ в трите големи дунавски пристанища на територията на СИБ (Русе, Силистра, Тутракан)*.

Докторантът правилно очаква, че чрез осъществяването на предложеният от него пространствен модел би се постигнало:

1. *Окончателно решаване на най-тежкия транспортен и регионален проблем на територията на СИБ – „Транспортния проблемна Добруджа“ за недостатъчната транспортна обезпеченост и ниската степен на развитие на ТИ обекти в централните ѝ части.*

2. *Оптимизиране на транспортния достъп до цялата ѝ територия.*

3. *Преформулиране на функциите на значими ТИ обекти при новите геополитически и икономически условия.*

4. *Привеждане на техническите, технологичните и функционалните параметри на ТИ в СИБ, съобразно дългосрочните цели и приоритети на обобщевропейската транспортна политика.*

В **заключението** са представени по същество, накратко, и като обобщение основните резултати от възприетите теоретични постановки и проведените емпирични изследвания.

#### **IV. Оценка на публикациите по дисертацията**

За участието си в процедурата Димитър Димитров е представил шест публикации (включително една под печат) от които три в сп. „Проблеми на географията”. По мое мнение, в представените научните публикации фактически е **отразен в значителна степен** дисертационния труд, с акцент върху отделни проблемни моменти и научни търсения.

#### **V. Оценка на научните и практически резултати и приноси на дисертационния труд**

В представения от Димитър Тодоров Димитров дисертационен труд на тема **„Влияние на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на Североизточна България: ситуационен анализ, оптимизационен модел и средносрочна прогноза“** могат да се открият следните **научни и научно приложни приноси**:

- 1. Изяснени са съвременния смисъл и съдържание на основните категории в транспортната география;*
- 2. Извършено е цялостно изследване на пространственото развитие на ТИ в СИБ при новите геополитически и социално-икономически реалности;*
- 3. Разкрити са влиянията на пространственото развитие на ТИ за формирането на специфичния регионален модел „център-периферия” на територията на СИБ;*
- 4. Разкрита е динамиката на факторното влияние за постигането на териториален синергизъм при пространственото развитие и функционалното обвързване на ТИ;*
- 5. Разработена е и е приложена методика за изследване на пространствено развитие на ТИ и разкриване на възможностите ѝ за постигането на устойчиво и балансирано РР на територията;*
- 6. Извършена е типология на АТЕ (области и общини) според приложени индекси на ТИ наситеност на територията и на ТИ осигуреност на територията;*
- 7. Разкрити са възможностите на територията на СИБ за развитието на интермодалните транспортни линии и превози в общоевропейското социално-икономическо и транспортно пространство при изпълнението на Европейската транспортна стратегия до 2050 г.;*



8. *Обоснован е рационален пространствен модел за развитието на ТИ на територията на СИБ за мултиплициране на позитивни регионални ефекти по територията ѝ;*
9. *Обосновани са основните акценти на регионалната ТИ политика на различните териториални равнища: макрорегионално (на цялата територия на СИБ), регионално (на ниво области), местно (локално – на общинско ниво).*

Така формулираните научни резултати на кандидата са дело на **самостоятелни и целенасочени научни търсения** и **доразвиват в теоретичен и практичен аспект съществуващото научно познание** в сферата на географията на транспорта не само в СИБ, но имат значение, по мое мнение, и въобще за развитието на транспортната инфраструктура и географията на транспорта на страната.

Авторефератът съответства на структурата и съдържанието на дисертацията.

## **VI. Критични бележки и препоръки**

При процеса на рецензиране на дисертационния труд се откриха и някои **пропуски и бележки**, които следва да бъдат отбелязани:

На места има допуснати технически грешки в основния текст на изложението, както и в автореферата.

Някои от приносите не са добре формулирани. Осмият принос би трябвало да включва едно от основните постижения на докторанта, а именно създаването на пространствения модел, а не само обосноваване. Обосновава се нещо, което преди това е било създадено, а моделът е негово дело. В деветия принос не е нужно да се дублират местно и локално ниво, а и да се посочва, че локалното са общини. Местно, локално общинско означават едно и също нещо.

Направените бележки нямат съществено отражение върху качествата на дисертационния труд. Считаю, че той представлява оригинално изследване, задълбочено проследяващо основните теоретични и приложни аспекти на анализирането и изследването на инфраструктурната транспортна проблематика в изследваната територия на СИБ.

### **Заключение:**

Въз основа на така представените анализи, изводи и приноси, които приемам давам **своята положителна оценка** за представения дисертационен труд на тема **„Влияния на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на Североизточна България: ситуационен анализ, оптимизационен модел и средносрочна прогноза”**.

Считаю, че Д. Димитров показва задълбочени теоретични познания и способност да провежда самостоятелни научни изследвания. Дисертационният труд отговаря, също така, на предвидените в ЗРАСРБ и Правилника за приложението му, изисквания за постигнати

научни и научно-приложни резултати. Това са съображенията ми да предложа на Уважаемите членове на Научното жури да вземат решение за **присъждане на Димитър Тодоров Димитров ОНС „Доктор”** по научната специалност „Икономическа и социална география” (Регионално развитие).

**8.02.2016 г., гр. СОФИЯ**

**Рецензент: .....**

**проф. д-р Борис Колев**