

OCJENA DOKTORSKE DISERTACIJE

OPŠTI PODACI O DOKTORANDU		
Titula, ime i prezime	mr Dalibor Pelević	
Fakultet	Pomorski fakultet Kotor	
Studijski program	Menadžment u pomorstvu i logistika-doktorske studije	
Broj indeksa	2/M-2018	
MENTOR/MENTORI		
Prvi mentor	dr Mimo Drašković, redovni profesor	Pomorski fakultet Kotor, Univerzitet Crne Gore
Drugi mentor		
KOMISIJA ZA OCJENU DOKTORSKE DISERTACIJE		
dr Nikša Grgurević, vanredni profesor, predsjednik	Univerzitet za poslovni inženjering i menadžment Banja Luka, Bosna i Hercegovina	
dr Ranka Krivokapić, docent	Pomorski fakultet Kotor, Univerzitet Crne Gore, Crna Gora	
dr Mimo Drašković, redovni profesor, mentor	Pomorski fakultet Kotor, Univerzitet Crne Gore, Crna Gora	
Datum značajni za ocjenu doktorske disertacije		
Doktorska disertacija i Izvještaj Komisije dostavljen Biblioteci UCG		
Javnost informisana (dnevne novine) da su Doktorska disertacija i Izvještaj Komisije dati na uvid		
Sjednica Senata na kojoj je izvršeno imenovanje Komisije za ocjenu doktorske disertacije		
Uvid javnosti		
U predviđenom roku za uvid javnosti bilo je primjedbi?		
OCJENA DOKTORSKE DISERTACIJE		

1. Pregled disertacije (bibliografski podaci o disertaciji i sažetak disertacije)

Doktorska disertacija pod nazivom "Aktivnosti u zaleđu morske luke koje determinišu njenu konkurentnost u intermodalnom transportu s osvrtnom na Jugoistočnu Evropu" kandidata mr Dalibora Pelevića sadrži 257 stranica A4 formata (Times New Roman, font 12, prored 1.5). Disertaciju čine: početne strane koje uključuju osnovne podatke o kandidatu, članovima komisije, posvetu, rezime na crnogorskom i engleskom jeziku, sadržaj, spiskovi skraćenica, tabela, slika i priloga. Pored uvoda, zaključka i literature rad sadrži i pet poglavlja (Komparativna analiza drumskog, željezničkog i riječnog intermodalnog transporta kao veza morske luke sa zaleđem; Analiza logističkih pravaca u intermodalnom transportu u Jugoistočnoj Evropi; Uticaj BDP na intermodalne aktivnosti u državama Jugoistočne Evrope; Mogućnosti unaprijeđenja logističkog pravca preko Luke Bar za zaleđe Jugoistočne Evrope; Razvijenost logističkih pravaca intermodalnog transporta u morskim lukama Istočnog Jadrana (hipotetički model). Disertaciji su priloženi svi potrebni prateći dokumenti, kao što su izvod na crnogorskom i engleskom jeziku, sadržaj, detaljan spisak tabela, slika, priloga i skraćenica. Rad se oslanja na opsežnu literaturu koja obuhvata 161 izvor iz domaće i strane literature, a ilustrovan je sa 29 tabela i 63 slika.

U uvodim razmatranjima su dati osnovni pojmovi, aktuelnost istraživanja, obrazloženje teme doktorske disertacije, pregled vladajućih stavova u oblasti istraživanja, predmet doktorske disertacije, motivi za izradu doktorske disertacije, očekivani naučni doprinos, osnovni cilj i zadaci istraživanja, teorijsko-hipotetički okvir istraživanja, metode istraživanja, dokumentaciona osnova istraživanja, način prikupljanja i obrade podataka kao i struktura rada.

Prvo poglavlje (Komparativna analiza drumskog, željezničkog i riječnog intermodalnog transporta kao veza morske luke sa zaleđem) razmatra teorijski pristup intermodalnog transporta koristeći tri načina povezivanja morske luke sa zaleđem. Akcenat je stavljen na prednostima i nedostacima svakog od vidova transporta koji povezuju morske luke sa ekonomskim centrima koji se nalaze u njenom zaleđu a koji kao alternativu imaju druge morske luke sa kojima takođe mogu biti povezani željezničkim, drumskim i riječnim transportom. Prezentirani su osnovni pojmovi u oblasti intermodalnog transporta na kojem se stavlja sve veći akcenat u cilju povećanja konkurentnosti jednog logističkog pravca u odnosu na drugi. Tu se prije svega misli na suve luke. Objašnjen je princip ekonomije obima kao jedan od osnovnih uslova uspješnosti logističkog pravca. Kroz originalne studije slučaja, predstavljena je komparativna analiza drumskog transporta u odnosu na željeznički intermodalni transport na prostoru Jugoistočne Evrope, odnosno značaj kvalitetne infrastrukturne povezanosti država sa morskim lukama u regionu i njena refleksija na pretovar kontejnera u samim lukama.

Drugo poglavlje (Analiza logističkih pravaca u intermodalnom transportu na prostoru Jugoistočne Evrope) uzima u razmatranje šest logističkih pravca za zaleđe Jugoistočne Evrope, i to preko Luke Rijeka, Luke Bar, Luke Drač, preko grčkih luka Pirej i Solun, preko bugarskih luka Varna i Burgas dok šesti posmatrani slučaj predstavlja logistički pravac koji koristi luku Konstanca u Rumuniji koji je ujedno i najinteresantniji s obzirom da su zastupljene sve tri vrste kopnenog intermodalnog transporta. U ovom dijelu su predstavljene studije slučaja, uzimajući u obzir trenutno stanje, odnosno pretovar kontejnera u posmatranim lukama, njihovu vezu sa zaleđem, stepen informatičke opremljenosti, itd. Ovih šest posmatranih slučajeva su značajni iz sljedećeg razloga: Luka Rijeka ima relativno razvijenu željezničku povezanost sa regionom Jugoistočne Evrope, grčke luke Pirej i Solun rade na uspostavljanju kontejnerskih vozova ka Centralnoj Evropi, Luka Bar je povezana sa svojim zaleđem samo kamionskim transportom kao i Luka Drač, dok Luka Konstanca ima mogućnost korišćenja, pored kamionskog, željezničkog i riječnog transporta. Bugarske luke Varna i Burgas uglavnom opslužuju bugarsko tržište i sa svojim zaleđem su povezane kamionskim i željezničkim transportom.

Treće poglavlje (Uticaj BDP na intermodalne aktivnosti u državama Jugoistočne Evrope) predstavlja osvrt na odnos bruto društvenog proizvoda i razvijenosti spoljnotrgovinskih aktivnosti, s akcentom na intermodalni transport u zemljama Jugoistočne Evrope. U ovom poglavlju su kroz studije slučaja predstavljeni obimi intermodalnih aktivnosti pojedinačnih zemalja. Analizirana je distribucija tereta predmetnih zemalja po glavnim morskim lukama u intermodalnom transportu u Jugoistočnoj Evropi. Ova informacija je posebno značajna brodarskim i logističkim firmama radi organizacije svog poslovanja u regionu.

Četvrti poglavlje (Mogućnosti unaprijeđenja logističkog pravca preko Luke Bar za zaleđe Jugoistočne Evrope) je dalo preporuke i praktična rešenja koja imaju za cilj da predmetni pravac podignu na veći nivo što će omogućiti veće logističke aktivnosti u intermodalnom transportu. Preporuke su zasnovane na iskustvima razvijenih regionalnih morskih luka kao i najboljim primjerima iz prakse najrazvijenih svjetskih regiona u logističkim intermodalnim aktivnostima.

Peto poglavlje (Razvijenost logističkih pravaca intermodalnog transporta u morskim lukama Istočnog Jadrana-hipotetički model) je predstavilo procjenu razvoja logističkih ruta u intermodalnom transportu u Istočnom Jadranu, mjereno kroz kontejnerski protok u morskim lukama Kopar, Rijeka i Bar (kao zavisne varijable u hipotetičkom modelu). Cilj ovog poglavlja je bio da pokaže kako određeni značajni ekonomski i logistički faktori (označeni kao nezavisne varijable) utiču na navedenu zavisnu promenljivu. U istraživanju je izvršena procijena uticaja tri nezavisne varijable: a) povezanost morskih luka mjerena LSCI (Liner Shipping Connectivity index), odnosno indeks povezanosti, b) razvijenost morskih luka i c) povezanost morskih luka sa suvim lukama (intermodalnim terminalima, odnosno privrednim centrima) u zaleđu. Polazi se od hipoteze da na razvoj logističkih ruta intermodalnog transporta proporcionalno utiču sva tri pomenuta faktora (nezavisne varijable). Korišćeni podaci su prikupljeni na osnovu procjena 180 anketiranih stručnjaka iz predmetne oblasti iz Jugoistočne Evrope, kontejnerski pretovar posmatranih morskih luka i indeks povezanosti linijskog prevoza u periodu 2006-2020.

Svi podaci su obrađeni metodom višestruke linearne regresione analize koja je pokazala predviđanja kretanja zavisne promenljive u zavisnosti od projektovanih vrijednosti nezavisnih promenljivih. Rezultati su potvrdili validnost hipoteze i zbog toga izabrani faktori imaju veliki uticaj na razvoj logističkih intermodalnih ruta u analiziranim lukama.

U zaključku su predstavljena osnovna saznanja izvedena iz istraživanja obavljenih prilikom izrade doktorske disertacije, preporuke koje imaju za cilj razvoj logističkog pravca preko Luke Bar u intermodalnom transportu kao i predlog za buduća istraživanja.

Na kraju rada su navedeni literaturni izvori podjeljeni na knjige, monografije, naučne radove, prezentacije, izvještaji, strategije i web izvore.

2. Vrednovanje disertacije

2.1. Problem (navesti neriješena i kontraverzna mišljenja o istraživačkom problemu i dosadašnjim pokušajima rješavanja problema, rješenja do kojih su došli drugi autori, ocjenu osnove disertacije u skladu sa radovima i istraživanjima kandidata i način njihove veze sa samom disertacijom)

Za razliku od prethodnih istraživanja koja su uglavnom stavljala akcenat na infrastrukturnu i suprastrukturnu opremljenost luke kao i njenu morsku povezanost sa ostalim lukama kao preduslov većeg prometa kontejnera, ova doktorska disertacija je akcenat stavila na značaj kvalitetne kopnene povezanosti morske luke sa ekonomskim centrima u zaleđu kao i ekonomskoj razvijenosti samog zaleđa. Istraživanjem je utvrđeno da su upravo ekonomska razvijenost zaleđa morske luke i primjena principa ekonomije obima u povezivanju zaleđa sa morskom lukom glavni preduslovi većeg prometa kontejnera. Veći promet kontejnera dalje dovodi do većeg interesovanja brodara za neku luku, što dalje implicira i opravdanost investicija u lučku infrastrukturu i suprastrukturu dok bolja povezanost luke sa svijetom dolazi kao logičan slijed događaja.

2.2 Ciljevi i hipoteze disertacije

Glavni cilj ove doktorske disertacije je da predstavi osnovne preduslove većeg pretovara tereta u jednoj morskoj luci što će za rezultat imati i veće interesovanje najvećih svjetskih brodara za određeni logistički pravac, što implicira njegovu veću konkurentnost. Sve to dalje rezultira većim pretovarom tereta, odnosno domino efektom, dolazi do većeg tranzita robe preko jedne logističke rute.

Navedeno pozitivno utiče na ekonomski razvoj za koji su zainteresovane sve države svijeta, a tako i zemlje Jugoistočne Evrope. Ostali ciljevi su:

- isticanje značaja intermodalnog transporta u međunarodnoj trgovinskoj razmjeni kao najefikasnijeg i najsigurnijeg načina transporta robe,
- prikaz originalnih studija slučaja, na raznim nivoima istraživanja koji treba da dovedu u vezu ekonomsku aktivnost predstavljenu BDP sa intermodalnim aktivnostima, bolju infrastrukturnu i suprastrukturnu opremljenost same luke, uz primjenu principa ekonomije obima što je u direktnoj vezi sa većim intermodalnim aktivnostima jednog logističkog pravca,
- ukazivanje na važnost implementacije intermodalnih i logističkih rešenja u regionu JIE u oblastima gdje je to moguće, imajući u vidu limitiranu infrastrukturu, a tamo gdje to nije moguće, izrada strategija koje će trasirati buduće razvojne projekte,
- ukazivanje na značaj marketing logistike, odnosno posmatranje potreba korisnika logističkih usluga i izrada strategija shodno njihovim potrebama i očekivanjima u cilju povećavanja intermodalnih aktivnosti jednog logističkog pravca,
- ukazivanje na značaj kordinisanog pristupa problemu svih učesnika jednog logističkog lanca u smislu posmatranja aktivnosti razvijenih regiona od strane svake pojedinačne karike u jednom logističkom lancu,
- kritika na predložena rešenja iz posmatrane oblasti.

Glavna polazna hipoteza ove doktorske disertacije glasi: *ekonomija obima u transportu između morske luke i zaleđu, uz kvalitetnu infrastrukturnu povezanost sa ekonomskim centrima su glavni uslov za veću konkurentnost jedne morske luke u intermodalnom transportu.* Osnovna radna hipoteza će biti dokazana uz pomoć nekoliko pomoćnih hipoteza, i to kako slijedi:

- revitalizovana željeznica predstavlja osnov povećanja konkurentnosti jedne morske luke u intermodalnom transportu. Veća dozvoljena bruto nosivost voza omogućava veću količinu prevezenih kontejnera što snižava cijenu transporta po kontejneru,
- efikasne suve luke u zaleđu i njihova veza sa morskom lukom utiču na povećanje konkurentnosti logističkog pravca,
- digitalizacija utiče na povećanje efikasnosti i kreiranje dodatne vrijednosti,
- suprastruktura i infrastruktura morske luke koja prati poslednje trendove u predmetnoj oblasti utiče na atraktivnost logističkog pravca,

- posmatranje konkurencije, formiranje strategije i sprovođenje u dijelo zacrtanih planova utiče na konkurentnost morske luke uz stalnu komunikaciju za trenutnim i targetnim zaleđem.
- razvijena ekonomija u zaleđu morske luke koja se ogleda u većem BDP utiče na količinu pretovara kontejnera u morskoj luci.

2.3. *Bitne metode koje su primijenjene u disertaciji i njihov primjerenoost. Ako je primijenjena nova ili dopunjena metoda, opišite šta je novo*

Definisani istraživački ciljevi i zadaci su riješavani primjenom uobičajenih naučnih metoda. Riječ je o hipotetičko-deduktivnoj metodi i metodi modelovanja. Korišćena je metoda analize logističkih pravaca u JIE, anketiranja stručnjaka i naučnika iz regiona i simuliranje. U radu su korišćene i metode indukcije, dedukcije i sinteze, zaključivanje apstrakcijom i komparacijom, dokazivanje, opovrgavanje, studije slučaja, konkretizacijom putem modeliranja, deskriptivnim, empirijskim i metodama prikupljanja statističkih podataka radi dalje obrade. Indukcijom se sagledalo realno stanje na prostoru JIE, u smislu sagledavanja jasnih podataka o intermodalnim aktivnostima posmatranih zemalja kao i infrastrukturalnoj i suprastrukturalnoj opremljenosti posmatranih luka i njihovih veza sa zaleđem. Istražile su se operativne aktivnosti u glavnim lukama za zaleđe regiona JIE, kao i unutar samog posmatranog zaleđa, prije svega kod korisnika logističkih usluga u Srbiji, Bosni i Hercegovini, Kosovu, Sjevernoj Makedoniji i Albaniji. Na bazi navedenih istraživanja, rađene su studije. U okviru metoda istraživanja korišćena je višestruka linearna regresiona analiza i njeni rezultati su predstavljeni u petom dijelu ovog rada.

2.4. *Rezultati disertacije i njihovo tumačenje*

Rezultati disertacije potvrdili su glavnu hipotezu i dokazali da je primjena principa ekonomije obima u transportu između morske luke i zaleđa, prije svega uz uspostavljanje redovnih kontejnerskih vozova, uz kvalitetnu infrastrukturalnu povezanost sa ekonomskim centrima, glavni uslov za veću konkurentnost jedne morske luke u intermodalnom transportu. Ekonomija obima omogućava nižu cijenu transporta kontejnera do morske luke i samim tim pravac čini konkurentnijim, što doprinosi većoj zainteresovanosti brodara za određenu luku. Brodari šalju veće brodove čime se snižava cijena transporta i na moru. Sve to doprinosi da cijeli logistički lanac bude jeftiniji odnosno konkurentniji. Kao rezultat toga dolazi do opravdanosti ulaganja u lučku infrastrukturalu i suprastrukturalu, što takođe doprinosi većoj efikasnosti pretovarnih manipulacija u jednoj morskoj luci i mogućnosti za opsuživanje veće količine kontejnera.

2.5. *Zaključci (usaglašenost sa rezultatima i logično izvedeno tumačenje)*

Povezivanjem morskih i suvih luka, odnosno intermodalnih terminala, željezničkim transportom i unutrašnjim plovnim putevima, koristeći se principom ekonomije obima dolazi do snižavanja cijene prevoza kontejnera, što omogućava povećanje konkurentnosti logističkog pravca. To je u ovom radu prikazano na primjeru regionalnih luka čiji stepen uspješnosti zavisi od procenata kontejnera koji se transportuju vozom ka zaleđu. Budućnost kopnenog intermodalnog transporta se ogleda u što većoj količini tereta koju će moći da preveze transportno kopneno sredstvo, bilo da je to barža koja plovi unutrašnjim plovnim putevima ili kontejnerski voz. U tom smislu razvoj saobraćajne infrastrukture je aktivnost kojoj treba da teži svaka zemlja pa i Crna Gora. Najvažniji preduslov uspješnosti jedne luke je da u svom zaleđu ima region sa razvijenim BDP i da sa njim bude povezan modernom putnom i željezničkom infrastrukturom, odnosno da ima bolju povezanost nego konkurentne luke. U tom smislu države koje su od značaja za luke Rijeka, Ploče, Bar, Drač, Pirej, Solun, Burgas, Varna i Konstanca su: Hrvatska, Mađarska, Bosna i Hercegovina, CG, Srbija, Kosovo, Albanija, Grčka, Sjeverna Makedonija, Bugarska i Rumunija. Kroz studije slučaja su dokazane glavna i pomoćne hipoteze ove doktorske disertacije. Ekonomija obima koja se formira između morske luke i suvih luka u zaleđu, uz kvalitetnu infrastrukturu i infrastrukturnu povezanost sa ekonomskim centrima u zaleđu, je glavni uslov za veću konkurentnost jednog intermodalnog pravca. Na primjerima luka Rijeka i Kopar i količini kontejnera koja cirkuliše preko njih, gdje se praktično polovina pretovarenih kontejnera na relaciji brod-operativna obala i obratno transportuje vozovima, je dokazana predmetna hipoteza. Na drugu stranu, negativni primjeri koji dokazuju glavnu hipotezu su luke Bar i Ploče koji svoju vezu sa zaleđem baziraju isključivo na kamionskom transportu. Kao krajni rezultat loše logističke povezanosti sa zaleđem, navedene su luke Split i Zadar kod kojih su ukiniti fider kontejnerski servisi. Jedna od pomoćnih hipoteza je glasila da rekonstruisana željeznica omogućava veću bruto nosivost voza što dovodi do niže cijene transporta po jednom kontejneru i veće konkurentnosti u odnosu na pravac koji nema toliku nosivost. To je dokazano na primjerima logističkih pravaca Rijeka-Srbija i Bar-Srbija. Iako je logistički pravac od Bara prema glavnom gradu Srbije kraći za 30%, nosivost vozova iz pravca Rijeke prema Beogradu je veća za 70%, što omogućava više tereta na kontejnerski voz koji povezuje Rijeku sa Beogradom i nižu cijenu transporta po kontejneru. Kao rezultat toga, u Rijeci se pretovari preko četiri puta više srpske robe nego u Baru.

Dok je procenat pristiglih kontejnera iz Rijeke u Srbiju željeznicom preko 60%, iz pravca Bara taj je procenat oko 1%. Luka Rijeka je povezana sa praktično svim intermodalnim terminalima u Srbiji što nije slučaj sa Barom. To je jedan od razloga konkurentne prednosti Rijeke u odnosu na Bar, čime je dokazana sledeća pomoćna hipoteza koja kaže da efikasne suve luke u zaleđu i njihova veza sa morskom lukom utiču na povećanje konkurentnosti logističkog pravca. Preostale pomoćne hipoteze su takođe dokazane kroz studije slučaja a tiču se značaja digitalizacije u morskoj luci kao i povezanosti sa ekonomski razvijenijim regionima. Luka Rijeka ima 10 puta veći pretovar punih kontejnera od Luke Bar, iako se 70% zaleđa preklapa, dok Luka Kopar ima preko 30 puta veći pretovar od Bara ali Bar nema ni teorijski pristup tržištima Austrije i Slovenije koji čine glavni teret u Luci Kopar, pored daleko naprednijeg stepena digitalizacije u samoj luci. Poslednja pomoćna hipoteza koja je dokazana u ovom radu je posmatranje konkurencije, formiranje strategije koja se sprovodi u djelo uz stalnu komunikaciju sa trenutnim i targetnim zaleđem utiče na konkurentnost morske luke. Izrazito negativan primjer imamo u Luci Bar gdje se decenijama rukovodstvo bavilo politikom koja nije sarađivala sa glavnim tržištem dok je konkurencija iz Rijeke, Kopra, Konstanc, Soluna a zadnje vrijeme i Drača, bila prisutna na svim značajnim logističkim manifestacijama u Beogradu, kao jednom od glavnih logističkih centara u JIE. Luka Bar značajno zaostaje za regionalnim lukama, prije svega glavnim konkurentskim lukama, Rijeci i Kopru. U petoj glavi ovog rada, to je i dokazano kroz hipotetički model. Osnovni preduslovi za razvoj intermodalnosti u Crnoj Gori su vezani za ulaganja u infrastrukturu povezanje sa regionom.

3. Konačna ocjena disertacije

3.1. Usaglašenost sa obrazloženjem teme

Na osnovu detaljnog uvida u cjelokupan sadržaj istraživanja, Komisija konstatuje da doktorska disertacija mr Dalibora Pelevića predstavlja originalan naučno-istraživački rad, koji je u potpunosti usaglašen sa obrazloženjem teme koje je kandidat podnio i koje je prihvaćeno od strane Senata Univerziteta Crne Gore. Prema opsegu i dubini analize, originalno predloženom modelu, načinu izlaganja i dobijenim rezultatima, ova doktorska disertacija predstavlja značajan doprinos izučavanju preduslova koji utiču na konkurentnost jedne morske luke.

3.2. Mogućnost ponovljivosti

Imajući u vidu detaljno objašnjenu metodologiju koja je korišćena u istraživanju, postoji mogućnost da se ovo istraživanje ponovi, a u nekim segmentima i proširi.

3.3. *Buduća istraživanja*

Buduća istraživanja mogu da stave još veći fokus na dva ključna subjekta koji oblikuju logističke tokove, a to su vlasnici robe i brodari. Potrebno je detaljno istražiti načine da se oni dodatno motivišu za određeni logistički pravac u intermodalnim transportu i time logistički pravac koji ih povezuje naprave dodatno konkurentnim. Bilo bi značajno i detaljnije istražiti politički uticaj na formiranje robnih koridora.

3.4. *Ograničenja disertacije i njihov uticaj na vrijednost disertacije*

Disertacija nema ograničenja.

Originalni naučni doprinos

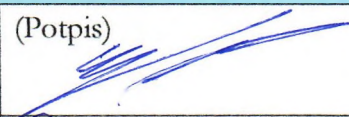
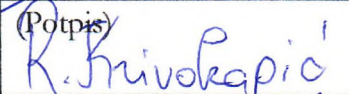
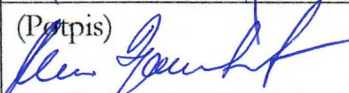
(dati pojašnjenje: originalnost (originalnost (sasvim nova saznanja), dopuna/proširenje postojećeg znanja ili pobijanje postojećeg znanja), uticaj rezultata disertacije na napredak naučne oblasti, uticaj rezultata na struku (direktno, indirektno))

Za razliku od prethodnih istraživanja koja su uglavnom stavljala akcenat na infrastrukturnu i suprastrukturnu opremljenost luke kao i njenu morsku povezanost sa ostalim lukama kao preduslov većeg prometa kontejnera, ova doktorska disertacija je akcenat stavila na značaj kvalitetne kopnene povezanosti morske luke sa ekonomskim centrima u zaleđu kao i ekonomskoj razvijenosti samog zaleđa. Istraživanjem je utvrđeno da su upravo ekonomska razvijenost zaleđa morske luke i primjena principa ekonomije obima u povezivanju zaleđa sa morskom lukom glavni preduslovi većeg prometa kontejnera. Veći promet kontejnera dalje dovodi do većeg interesovanja brodara za morsku luku, što implicira opravdanost investicija u lučku infrastrukturu i suprastrukturu dok bolja povezanost luke sa svijetom dolazi kao logičan slijed tih događaja. Disertacija daje apsolutni prioritet kopnenoj vezi morske luke sa korisnicima usluga intermodalnog transporta navodeći da je interesovanje brodara za jedan pravac samo nastavak aktivnosti koje su već trasirane na kopnu i direktno zavisi od njih. Odgovornost države je da luku infrastrukturno poveže sa svojim zaleđem kvalitetnom željezničkom i drumskom vezom. Nakon toga se mogu očekivati investicije logističkih firmi u lučku i logističku infrastrukturu.

Mišljenje i prijedlog komisije

Na osnovu prethodno navedenih činjenica, Komisija konstatuje da doktorska disertacija pod nazivom "Aktivnosti u zaleđu morske luke koje determinišu njenu konkurentnost u intermodalnom transportu s osvrtnom na Jugoistočnu Evropu" doktoranda mr Dalibora Pelevića zadovoljava sve kriterijume vrednovanja u skladu sa Pravilima doktorskih studija Univerziteta Crne Gore. Komisija smatra da disertacija predstavlja originalni naučni doprinos problematici razvoja intermodalnog transporta u morskim lukama oslanjajući se primarno na aktivnosti u zaleđu morske luke.

Stoga, Komisija predlaže Vijeću Pomorskog fakulteta Kotor i Senatu Univerziteta Crne Gore da prihvati doktorsku disertaciju doktoranda mr Dalibora Pelevića pod nazivom "Aktivnosti u zaleđu morske luke koje determinišu njenu konkurentnost u intermodalnom transportu s osvrtnom na Jugoistočnu Evropu" i odobri njenu javnu odbranu.

Izdvojeno mišljenje	
Ime i prezime	
Napomena	
KOMISIJA ZA OCJENU DOKTORSKE DISERTACIJE	
dr Nikša Grgurević, vanredni profesor, predsjednik, Univerzitet za poslovni inženjering i menadžment Banja Luka, Bosna i Hercegovina	(Potpis) 
dr Ranka Krivokapić, docent, Pomorski fakultet Kotor, Univerzitet Crne Gore, Crna Gora	(Potpis) 
dr Mimo Drašković, redovni profesor, Pomorski fakultet Kotor, Univerzitet Crne Gore, Crna Gora	(Potpis) 
Datum i ovjera (pečat i potpis odgovorne osobe)	
U (navesti grad), (navesti datum)	DEKAN MP