

**DOKTORSKA DISERTACIJA DOKTORANDKE ELEN TWRDY: »MODEL
OPTIMIZACIJE SERVISIRANJA SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ S
KONTEJNERSKIMI LADJAMI«**

POVZETEK KRITIČNEGA PRIKAZA

Kritični prikaz poudarja najbolj izstopajoče nepravilnosti in pojasnjuje razsežnosti njihovih odklonov v doktorski disertaciji. Brati ga je treba istočasno z doktorsko disertacijo.

Doktorandkino neznanje in nepoznavanje področja oz. področij doktorske disertacije je tako poudarjeno, da utegne škodovati na najmanj dveh ravneh: s širjenjem neznanja in s tem zmanjševanja sposobnosti nepoučenih bralcev in s škodovanjem stroki in praksi.

Že iz kazala je razvidno, da doktorska disertacija ne obravnava vseh oblik kontejnerskega prevoza, kot jih določa naslov, temveč se avtorica osredotoči le na del vsebine, to je na »feeder« prevoze. Uvod ne vključuje ocene in pregleda dotedanjih raziskav kot tudi ne kompozicije dela, kar se v nadaljevanju doktorske disertacije izkaže kot izredna vrzel v avtoričinem poznavanju področja na sploh in v izbiri ustrezne metodologije in ključnih parametrov optimizacije.

V poglavju, kjer avtorica obravnava elemente logističnega sistema in njegove definicije, bralca napeljuje na zaključek, da avtorica ne zmore definirati logističnega sistema na osnovi splošne teorije sistema in da ni ponotranjila znanja o logistiki. Razvidno je tudi, da na splošno ne obvladuje področij, s katerimi se raziskovalno ukvarja: niso ji jasne vzročno-posledične zveze, ne pozna področij ladijskih prevozov, pristaniškega sistema in njegovega delovanja, ki so ključne teme doktorske disertacije.

Model optimalne prevozne in pristaniške feeder kontejnerske storitve temelji na nerazumljivih in izmuzljivih predpostavkah. Ne pozna osnov mrežne optimizacije in optimizacije nasploh. Vrednosti nekaterih ključnih parametrov in njihova uporaba niso utemeljeni, kar nakazuje na to, da si jih je avtorica izmislila. Zaradi grobih napak, povezanih predvsem z neznanjem in nepoznavanjem področja, so izračuni optimalnega števila ladij pretežno nepravilni. V modelu ni definiran kriterij odločanja in kriterijalna funkcija, brez katere optimizacija, kot jo želi prikazati avtorica, sploh ni možna. Stroški niso upoštevani in niso izračunani, čeprav vse do tedaj znane primerljive raziskave temeljijo na optimizaciji stroškov, kar pa ni nujno kriterijalna funkcija v njenem primeru, ampak brez poznavanja kriterijev in ciljev tudi optimizacije ni. Pri najbolj osnovnih izračunih in prikazih se kaže celo pomanjkanje visokošolskega znanja.

Sklepni račun, ki ga avtorica prodaja kot optimizacijsko metodo, ni optimizacija. Avtorica ne pove, kaj so elementi sistema, katere lastnosti sistema obravnava in od katerih se namerava ograditi, zakaj se od njih ograjuje, kakšne so lastnosti parametrov (stohastičnost, periodičnost), kaj je kriterijalna funkcija, kaj so omejitve v naboru možnih rešitev. Sploh ne vemo, kaj je zanjo kriterij optimalnosti: ali so to minimalni stroški, ali je to najkrajši čas opravljanja neke storitve, ali je to maksimalen dobiček ladjarjev. Tega ne zvemo v nalogi, ki nosi v naslovu besedo **optimizacija**.

Iz doktorske disertacije je razvidno, da je kar v 210 primerih citiranje pomanjkljivo, nepravilno ali celo izpuščeno. V 145 primerih viri niso bili citirani, in to v primerih navajanja podatkov ali v vsebinah, ki ne predstavljajo splošnega znanja. V štirih primerih so avtorji navedeni v besedilu doktorata, ne pa tudi v virih. V šestih primerih so viri navedeni v sprotnih opombah, niso pa vneseni v seznam literature.

V seznamu literature ni ločenih navedb za knjige, nato članke, morebitne predpise, spletne vire itd. Kar je iz slednjih virov povzeto ali prepisano, ni vključeno tudi v seznamu literature. Označevanje vselej ne upošteva standardov navajanja virov, kar vzbuja domnevo, da doktorandka vsega označenega bibliografskega gradiva ni preučila. Ključna literatura je starejšega datuma.

V doktorski disertaciji je opazna šibkost pisnega izražanja, kar je predvsem razvidno iz jezikovnega sloga. Avtorica ne obvladuje osnovne slovenske terminologije s področja tehnike in tehnologije prometa in je zato tudi ne uporablja. Velikokrat uporabi napačne termine ali uporablja angleške izraze, čeprav obstajajo ustrezni in v stroki uveljavljeni prevodi v slovenskem jeziku.

Ugotovitve iz treh predhodnih odstavkov dokazujejo in napeljujejo na domnevo, da je skoraj polovica besedila prepisanega (tudi iz tujih, ne navedenih virov) oz. plagiat.

Sklepno lahko trdimo, da doktorska disertacija ni napisana in urejena skladno z navodili Univerze v Ljubljani, ni znanstvenega prispevka in vsebuje vse elemente plagiata. Poleg tega avtorica daje občutek, da prezira bralca, saj uporablja slog in strukturo slabega učbenika. Izdelek je sramota za prometno stroko in Univerzo v Ljubljani, ki je doktorat promovirala.

Doktorandka je izdelala doktorsko disertacijo v petnajstih mesecih pod mentorstvom doc. dr. Ivana Smerduja. Ubrnila jo je na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani pred člani komisije – prof. dr. Jurijem Kolencem, RP, prof. dr. Pavaom Komadino, RP, doc. dr. Milojkom Počučo.

Iz nekaterih trditev v doktorski disertaciji bi lahko zaključili, da avtorica domnevno želi za vsako ceno »strokovno in znanstveno« podpreti trenutne interese posameznih skupin in posameznikov. Primeri:

- Luka Koper, d. d., je izenačena s koprskim pristaniškim sistemom, kar si lahko razlagamo s prizadevanjem za popolno obvladovanje slednjega.
- Poudarjena je težnja po privatizaciji pristanišč zaradi doseganja boljših rezultatov, kar je slepilno. Luka Koper, d. d., je dejansko že zasebna gospodarska družba, v sprejemljivost tega je treba prepričati še javno mnenje.
- Priprava na izročitev Luke Koper, d. d., tujemu investitorju s prevzemom v upravljanje sedmega pomola, preko katerega bi pristaniška oblast tržaškega pristanišča lahko vplivala na poslovanje koprškega pristanišča.
- Zmanjšanje ali celo izničenje vpliva delovne sile na poslovanje Luke Koper, d. d.

Interesne skupine se vselej rade sklicujejo na »ugledne« strokovnjake ali znanstvenike z akademskim nazivom, kadar zagovarjajo njihove interese s strokovnimi ali znanstvenimi izjavami, tudi za ceno spodkopavanja tako stroke kot znanstvenega področja.

Doktorandka je svojo doktorsko disertacijo uspešno zagovarjala na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani, torej v okolju, v katerem je osnovno poslanstvo širjenja znanja in vedenja z znanstvenoraziskovalno dejavnostjo ter prenašanja znanja in vedenja na nove generacije s pedagoško dejavnostjo.

Ljubljanska univerza in njena fakulteta sta s promoviranjem obravnavane doktorske disertacije sprožili začaran krog razmnoževanja neznanja. Zaradi tega bo znanstvenoraziskovalna dejavnost nazadovala do stopnje plehkosti. Najhuje pa je, da so in bodo bodoče generacije sicer formalno izšolane, pa vendar nesposobne za reševanje problemov na delu, v družbenem delovanju in v domačem krogu. Zaradi svojih neuspehov bodo izgubljali sposobnost kritične presoje in se bodo pridruževali večinskemu mnenju. Omembe vredna je zadnja populistična izjava: »Če sami nismo sposobni uspešno voditi naših podjetij, naj jih prevzamejo tuji lastniki.« Kdo pa je naša podjetja postavil? Strokovnjaki in znanstveniki z diplomami, magisteriji in doktorati, ki so izpolnjevali standarde, ki so jih posamezne ravni izobraževanja zahtevale.

Nestrokovnjaki in ne znanstveniki sodelujejo pri siromašenju našega gospodarstva in pri izničenju naših intelektualnih sposobnosti. Ujeli smo se v spiralo razvrednotenja narodove biti.

**DOKTORSKA DISERTACIJA DOKTORANDKE ELEN TWRDY: »MODEL
OPTIMIZACIJE SERVISIRANJA SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ S
KONTEJNERSKIMI LADJAMI«**

KRITIČNI PRIKAZ

1. Uvod

Vselej, ko posamezniki naletimo na stanja, o katerih utegnemo imeti različna mišljenja, moramo razlike deliti z drugimi z namenom širjenja razmišljanja in razumevanja.

Menim, da je doktorandkino neznanje in nepoznavanje področja oz. področij doktorske disertacije tako poudarjeno, da utegne škodovati na najmanj dveh ravneh: s širjenjem neznanja in s tem zmanjševanja sposobnosti nepoučenih bralcev in s škodovanjem stroki in praksi.

Kritični prikaz podaja najbolj izstopajoče nepravilnosti in pojasnjuje razsežnosti njihovih odklonov na zgledu formalne predstavitve doktorske disertacije, na za to besedilo obsežni analizi njene strukture in vsebine ter označevanju grobih odstopanj, na kritični oceni dela in sklene z zaključkom. Kritični prikaz je treba brati istočasno z doktorsko disertacijo.

2. Analiza doktorske disertacije

2.1. Formalna predstavitev dela

Doktorska disertacija vključuje sklep o imenovanju strokovne komisije za ugotavljanje, ali je kandidatka izpolnjevala pogoje za pridobitev naziva doktor znanosti, in za oceno ustreznosti predlagane teme, potrditev teme doktorske disertacije, sklep o imenovanju komisije za oceno doktorske disertacije in izjavo doktorandke.

Sklep o imenovanju strokovne komisije, ki je imela nalogo ugotoviti, ali je kandidatka, mag. Elen Twrdy, izpolnjevala pogoje za pridobitev naziva doktor znanosti s področja pomorstva in prometa, ter oceniti ustreznost predlagane teme z naslovom »Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami«, navaja naslednje člane:

1. prof. dr. Jurij Kolenc, RP, FPP UL,
2. doc. dr. Ivan Smerdu, FPP UL,
3. doc. dr. Milojka Počuča, FPP UL,
4. prof. dr. Pavao Komadina, RP, Pomorski fakultet, Vseučilište Rijeka, R Hrvaška.

Sklep nosi datum 31. januar 2002.

Senat Univerze v Ljubljani je na svoji 7. seji, 14. maja 2002 potrdil temo doktorske disertacije in mentorja, doc.dr. Ivana Smerduja. V obrazložitvi je določil obdobje največ štirih let za izdelavo disertacije z možnostjo enoletnega podaljšanja.

S sklepom z dne 3. 6. 2003 je bila določena komisija za oceno obravnavane doktorske disertacije v sestavi:

1. prof. dr. Jurij Kolenc, RP, FPP UL,

2. prof. dr. Pavao Komadina, RP, Pomorski fakultet, Sveučilište Rijeka, R Hrvatska,
3. doc. dr. Milojka Počuča, FPP UL,
4. doc. dr. Ivan Smerdu, mentor, FPP UL.

Sledijo podpisi mentorja in poročevalcev.

V izjavi je zapisano: »Podpisana Elen Twrdy, rojena, v Kopru, potrjujem s svojo častjo, da je predložena doktorska disertacija narejena in oblikovana popolnoma samostojno s pomočjo literature ter pod mentorjevim vodstvom.«

2.2. Obseg in razpored zgradbe dela

Doktorska disertacija obsega 165 strani vključno s seznamoma tabel in slik ter literaturo. Njegova členitev je podana v priloženi preglednici 1, zgradba dela pa je naslednja:

	Strani
1. Splošni del (sklepa, izjava, kazalo, povzetek, summary)	10
2. Uvod (1, 1.1–1.3)	6
3. Teoretični pristop opredelitve logističnega pojmovanja pristanišč (2, 2.1–2.5)	23
4. Sodobne tehnologije in trendi, ki vplivajo na razvoj pristanišč (3, 3.1–3.6)	36
5. Tehnološke, tehnične in organizacijske značilnosti feeder servisa (4, 4.1–4.3)	24
6. Feeder sistem v severnem Jadranu (5, 5.1–5.4)	25
7. Model optimalnega servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami (6, 6.1–6.2)	35
8. Zaključek	5
9. Seznam slik	2
10. Seznam tabel	2
11. Literatura	4
12. Bibliografija (pregledni znanstveni članek, strokovni članek)	1

2.3. Naslov doktorske disertacije

Naslov doktorske disertacije je »*Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami*«. Ključne besede oz. pojavi so severnojadranska pristanišča, kontejnerske ladje in model optimizacije, ki so povezane s servisiranjem (pravilneje s pristaniškimi storitvami). Model se zatorej umešča med povpraševanjem¹ in ponudbo² kontejnerskih prevozov (v obliki razpoložljivih zmogljivosti in njihove strukture).

Naslov doktorske disertacije v popolnosti ne ustreza vsebini. Obravnava le feeder prevoze, ki predstavljajo, po izjavi doktorandke, le 30 % vseh kontejnerskih prevozov. To pomeni, da v optimizacijskem postopku že vnaprej omogoča eno samo rešitev, uporabo feeder prevozov. In kaj

¹ Pregled povpraševanja je podan v »*Globalizaciji gospodarstva*« (2.3, str. 23), »*Globalizaciji pomorskega tržišča*« (3.1, str. 30) in v »*Cenah pomorskih storitev*«. V omenjenih sklopih besedila ni podana temeljita analiza značilnosti oblikovanja kontejnerskih blagovnih tokov na vseh ravneh (globalni, regionalni in lokalni), prav tako ne sinteza, ki bi podpirala model. Torej niso pojasnjeni temelji parametri, ki omogočajo iskanje optimalnih rešitev.

² Pregled ponudbe je v glavnem vključen v podpoglavjih »Pomorski kontejnerski promet« (3.3, str. 36), »Pomorski kontejnerski prevozniki«, »Vpliv kontejnerskega prometa na pristanišča«, v poglavju »Tehnološke, tehnične in organizacijske značilnosti feeder servisa« (4., str. 66–89) in delno v poglavju »Feeder sistem v severnem Jadranu« (5., str. 90–113). V navedenih delih disertacije manjka korenita analiza značilnosti (zakonitosti) ponudbe s tehničnega in tehnološkega vidika. Ravno tako za pojav ni podana sinteza, ki bi podpirala model skladno z naslovom doktorske disertacije.

naj bi potem še bilo mogoče optimizirati, če je nabor možnih rešitev ena sama rešitev? Nepotrebna je obravnava logističnega pojmovanja pristanišč³ ter tehničnih značilnosti ladij in pristanišč.

2.4. *Struktura in vsebina dela*

Doktorandka je razporedila vsebino doktorske disertacije v šest poglavij ob uvodu in zaključku. Sledijo seznami slik, tabel in literature ter posebej podaja svojo bibliografijo. V nadaljevanju bodo podane ocene za bistvene sestavine tem posameznih poglavij. Za vsako poglavje ločeno pa je priložena preglednica z analizo jedra poglavja in primerov sklopov nezveznih besedil.

Uvod⁴ ne vključuje ocene in pregleda dotedanjih raziskav kot tudi ne kompozicije dela, kar se v nadaljevanju doktorske disertacije izkaže kot izredna vrzel v avtorjevem poznavanju področja na sploh in izbire ustrezne metodologije in ključnih parametrov optimizacije.

Drugo poglavje, ki je označeno s teoretičnim pristopom opredelitve logističnega pojmovanja pristanišč, presega okvire raziskovanja, ki je predmet doktorske disertacije.

Ne glede na omenjeno besedilo drugega poglavja poučuje bralca o v stroki splošno znanem. Zaznano je nesistematično, dobesedno prevzemanje izjav iz posameznih virov (z njihovim citiranjem in tudi brez citiranja), nizanje definicij brez njihovega z raziskavo povezovalnega povzemanja ter ponavljanje. Za določene izjave ni dokazov. Zlasti izstopa tudi nepovezanost med vzrokom in posledico. Poleg tega teoretično ne obravnava kontejnerskih prevoz in niti ne logističnih kriterijev, ki jih sicer kot take izpostavlja. Če bi razumeli vsebino poglavja kot analizo pojavov, potem umanjka sinteza v podporo modelu optimizacije. Skratka – poglavje ni oblikovano in znanstveno urejeno v razumljivo celoto. Utemeljitev povedanega je podana v preglednica 2: Analiza drugega poglavja doktorske disertacije in primeri sklopov nezveznih besedil.

S tem želimo povedati, da branje daje vtis nekakšnega učbenika in da je težko razumljivo, kaj želi avtorica povedati z obravnavano celoto in s čim je ta povezana z namenom in ciljem doktorske disertacije. Doktorandka daje vtis, da ni ponotranjila znanja o logistiki in da ne zmore definirati logističnega sistema na osnovi splošne teorije sistema. Avtorica daje občutek, da prezira bralca, ki ga mentorsko poučuje⁵ in do njega postaja celo pokroviteljska.⁶

Tretje poglavje obravnava sodobne tehnologije in trende ki vplivajo na razvoj pristanišč, kjer v svojih posameznih delih presega okvire raziskovanja doktorske disertacije. Spušča se v navajanje tehničnih značilnosti ladij in tehničnega opisa opreme na kontejnerskem terminalu.

Doktorandka bržkone ne pozna vzročno posledične zveze, kajti v nasprotnem primeru bi prepoznala temeljno zakonitost v prevoznih dejavnosti. To je, da je povpraševanje po prevoznih storitvah

³ »Tehničnega pristopa opredelitve logističnega pojmovanja pristanišč« (2., str. 7–29). Poznavalci področja, in tem je disertacija namenjena, predpostavljajo, da bo dokazni postopek modela slonel na zadnjih razvojnih dosežkih področja logistike.

⁴ **Uvod** je razčlenjen v tri podpoglavja. Predhodno, v obliki povzetka, utemljuje aktualnost določanja optimalne kontejnerske ladje za oskrbovanje severnojadranskih pristanišč, njeno primernost za znanstveno raziskovanje in praktično primerljivost v tedanjem okolju. Podpoglavje 1.1 »Problem raziskav z znanstveno hipotezo« navaja analiziranje vpliva kontejnerizacije in logistike na izbiro optimalne ladje za prevoz kontejnerjev med severnojadranskimi pristanišči, kot hipotezo pa postavlja, da severnojadranka pristanišče lahko usmerijo svoje razvojne težnje samo v razvoj feeder servisa. Podpoglavje 1.2 opredeljuje namen in cilj raziskovanja, podpoglavje 1.3 pa znanstvene metode raziskovanja.

⁵ »Za pravilno razumevanje vsake snovi je treba opredeliti pojme, zlasti na znanstvenih področjih, kjer se določeni izrazi različno pojmujejo. V nadaljevanju so zato podane osnovne definicije iz znanstvenega polja prometa, ki bodo v delu obravnavane.« (str. 7).

⁶ »Zaradi bodočega logističnega dogajanja se morajo slovenska podjetja že sedaj pripravljati na tehnološko, organizacijsko in kadrovske preobrazbo.« (str. 23)

posredno; izhaja iz ponudbe in povpraševanja po blagu.⁷ Še več! Navedene zakonitosti ne obvlada, saj v nadaljevanju poglavja ni čistega, sistematičnega vpogleda v odnos povpraševanje in ponudbe v prevoznih dejavnosti s poudarkom na pomorskih kontejnerskih prevoznih. V doktorski disertaciji opazimo razpršenost in nedoslednost razlag in navajanje podatkov brez analize in sinteze, ki bi podpirali model optimizacije. Izčrpen pregled omenjenega je podan v preglednici 3: Analiza tretjega poglavja doktorske disertacije in primeri sklopov nezveznih besedil.

V besedilu zasledimo nekaj »časnikarskih« trditev in predvsem sestavkov, ki nazorno kažejo, da avtorica ne obvladuje uporabe osnovnih pojmov s področja tehnologije prometa. Ni ji očitna kategorija pomorstvo, ki poleg prevozov vključuje tudi npr. turizem, ribištvo itd.⁸ Ravno tako ne ločuje pristanišča od terminala.

Četrto poglavje opisuje tehnološke, tehnične in organizacijske značilnosti feeder servisa. V tem poglavju doktorandka prekorači okvir doktorske disertacije pri razlaganju razvoja idej in patentov za izboljšanje produktivnosti terminalov. Poleg tega podpoglavja tega poglavja niso uravnovežena.

Obravnavano poglavje se po slogu ne razlikuje od predhodnih. Poleg občasnega izražanja misli v »časnikarskem« jeziku naletimo na splošne trditve, ki vse povprek vključujejo dognanja s področja disertacije ter ponavljanje in križanja razlag in navajanj, tako da je smisel izmuzljiv. S takim načinom doktorandka nadomešča dejansko sistematično razlaganje pojavov raziskovanja. V oporo disertaciji so le posamezni sklopi ali odstavki, ki obravnavajo različne teme, kar pa ne nadomešča v celoti analize in nato sinteze v podporo modulu optimizacije.

Najbolj očitno je, da doktorandka ne ločuje potovanja kontejnerja na celotni poti od izvora do namembnega kraja od njegovega morskega potovanja. Nepravilno izjavlja, da visoki stroški ladje v plovbi preprečujejo njeno pogosto pristajanje v pristaniščih. Velja ravno obratno. Ne poudarja, da je vpliv ekonomike obsega pri velikih kontejnerskih ladjah odvisen od njihovega izkoristka zmogljivosti in ne naglašča podrejene vloge feeder ladij matični ladji. Doktorandka ni raziskala dejanskih razlogov združevanja ladjarjev. Omenja deviacijski dejavnik in rotacijo ladje, ne da bi jih ustrezno opisala in kot take vključila v optimizacijski model periodičnega in stohastičnega značaja. Vidik organizacije kontejnerskih prevoznih in pristaniških storitev ni strokovno izdelan. Nelagodno je zaznati, da avtorica disertacije nedosledno razlaga tehnologijo in tehniko ter da tehnologijo meša s strategijo. Povedano nas prepričuje, da avtorica ne obvladuje področij, s katerimi se raziskovalno ukvarja.

Iz priložene preglednice 4: Analiza četrtega poglavja doktorske disertacije in primeri sklopov so razvidne utemeljitve izjav v tem poglavju.

Peto poglavje opisuje feeder sistem v severnem Jadranu. Statistično in delno tehnično popisuje zahodnoevropska, sredozemska in severnojadranska pristanišča oz. povzema splošne informacije o komercialnih značilnostih obravnavanih pristanišč. Popolnoma sta izpuščeni analizi kontejnerskih tokov po njihovi blagovni sestavi, po smeri potovanja in ponudbe ladijskega kontejnerskega prostora in sintezi obojega v podporo modela optimizacije.

Pri predstavitvi koprškega pristanišča dojamemo, da avtorica ne pozna področja pristaniškega sistema in njegovega delovanja, ki sta ključni temi doktorske disertacije, kar potrjuje, da koprsko pristanišče izenačuje z delniško družbo »Luka Koper, d. d., in da koncesije za posamezne terminale izenačuje s privatizacijo pristaniškega sistema.

⁷ Povpraševanje po prevoznih storitvah je posredno. Izhaja iz ponudbe in povpraševanja po blagu na tržiščih (lokalno, regijsko, državno, celinsko, svetovno). Medtem ko je lahko ponudba prevoznih storitev v določenem časovnem obdobju konstantna (prevozne zmogljivosti), je povpraševanje (blago oz. blagovni tokovi) spremenljivo.

⁸»Globalizacija pomorskega tržišča« (3.1, str. 30) in »Cene pomorskih storitev« (3.2, str. 31).

V tem primeru nepoznavanje področja avtorici dopušča politične floskule in tiho odobravanje grobega, če že ne namernega negospodarnega ravnanja v imenu strokovnosti oz. znanosti, kar lahko dolgoročno prizadene dobrobit Slovenije. Utemeljitev obravnavanih zaključkov je podana v preglednica 5: Analiza petega poglavja doktorske disertacije.

Šesto poglavje podaja Model optimalnega servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami. Po vzoru predhodnih poglavij lahko ugotovimo, da splošne izjave, sheme in formule vselej ne dobijo svojega epiloga v predstavljenem modelu.

Spoznanje zakonitosti ponudbe in povpraševanja po prevozu kontejneriziranega blaga bi omogočalo določanje parametrov za postavljanje modela, ki bi moral predvideti dinamičnost, periodičnost in stohastičnost kategorij. Parametri vrednotenja kontejnerskih in tako tudi feeder prevozov⁹ niso postavljeni.

Model optimalne pristaniške kontejnerske storitve v doktorski disertaciji temelji na nerazumljivih in izmuzljivih predpostavkah. Doktorandka ne pozna osnov mrežne optimizacije in optimizacije nasploh. Ne omenja in ne upošteva stroškov dodatne manipulacije kontejnerja, ki je potrebna pri feeder sistemu in je ključni element pri analizi ekonomke upravičenosti feeder sistema v severnojadranskih pristaniščih. Trend skupnega kontejnerskega prometa je nepravilno izračunan. Posledično je nepravilno izračunana tudi stopnja rasti za leto 2001/2005. Časovni intervali na abscisi v grafikonu niso enotni, kar daje vtis eksponentne rasti pojava. Iz zapisanega besedila ni jasno, od kot ocena, da je 30 odstotkov kontejnerjev namenjenih za feeder prevoze in pozneje kar 50 %, in od kod vrednost koeficienta neenakomernega dotoka kontejnerjev ($Y_n = 10\%$). V definiranju metodologije ni navedeno, kako je upoštevan čas vplutja in izplutja v sredozemsko pristanišče.

Čeprav ni eksplicitno zapisano, je pri izračunih upoštevano, da je v vseh severnojadranskih pristaniščih enaka količina kontejnerjev v prekladanju. Pri izračunu časa obrata (OL) ni pravilno upoštevan čas vkrcevavanja oz. izkrcavanja kontejnerjev. Pri spremembi kapacitete (K) čas enega cikla ostaja, pri enaki hitrosti ladje, nespremenjen. Čeprav natančna metodologija izračuna ni jasna (niso navedene razdalje med pristanišči in ni naveden potreben čas za vplutje in izplutje iz sredozemskih pristanišč), je razvidno, da je za posamezno potovalno hitrost ladje lahko pravilen samo en izračun. Vsi ostali izračuni časov obrata so napačni. Pri tem tudi ni jasno, kakšen je kriterij izbire optimalnega servisa, saj to posebej ni pojasnjeno. Niso definirane omejitve pri odločanju in kriterijalna funkcija, brez katere optimizacija in nadalje odločanje o primernem načinu storitve ni možno. Koeficienti izkoriščene zmogljivosti po posameznih »scenarijih« niso izračunani. Če bi bili, bi bili pri podanih predhodnih podatkih podobno nepravilni kot izračun časa obratovanja.

Pri določanju optimalne velikosti in števila kontejnerskih ladij so stroški kot eden bistvenih kriterijev popolnoma zanemarjeni oz. so omenjeni opisno, kot pavšalno višji ali nižji brez potrebne razčlenitve, ovrednotenja in argumentacije. Dodana vrednost kot eden najpomembnejših rezultatov optimizacijskih procesov, ki te procese sploh žene, še omenjena ni, kaj šele dobiček ladjarjev. Prazni kontejnerji kot pomemben del kontejnerskih prevozov niso niti omenjeni v njenem sklepnem računu.

⁹ *Elementi potovanja in tehnične značilnosti ladij*, ki vključujejo kombinacije pristanišč na severnem Jadranu in vzhodnem Sredozemlju, njihove pristaniške norme in ladje različnih tehničnih karakteristik ob različnem izkoristku zmogljivosti. *Stroški feeder storitve*, ki vključujejo stroške potovanja (poraba goriva glede na različne hitrosti in cena goriva ter pristaniške pristojbine), stroške obratovanja ladje (najemnina za ladjo in administrativni stroški obratovanja), stroške kapitala in stroške, povezane z manipulacijo kontejnerjev. Pri stroških je pomembno tudi njihovo obnašanje v proizvodnem procesu prevozne in pristaniške storitve. Vzporedno je treba po enakih kriterijih oceniti stroške direktnih ladijskih prevozov. *Voznine* v kontejnerskih prevozih glede na prihodke ladjarjev.

Pozornost vzbuja doktorandkin odnos do regionalnega hub-a v Trstu brez upoštevanja vseh ključnih parametrov. To ni slučajno. V tistem času je Luka Koper, d. d., prevzela v upravljanje tržaški kontejnerski terminal, zato je bilo treba strokovno oz. znanstveno »dokazati« ekonomsko uresničljivost poslovnega podjema. Utemeljitev omenjenega je razvidna iz preglednica 6: Analiza šestega poglavja doktorske disertacije.

Zaključek ne povzema raziskovalnih dognanj, ki naj bi jih doktorska disertacija predstavila. Vsebinsko široko, v učbeniškem slogu nižjih razredov srednjih šol s popolno nespoštljivostjo do slovenskega jezika zajema vsa možna področja, ki so povezana s kontejnerskimi prevozi po morju in kopnem, in to je vse, kar bralec lahko prebere in, če o ladijskih prevozih prej še ni nič slišal, tudi nekaj novega izve.

3. Kritična ocena dela

3.1. Usklajenost strukture in vsebine doktorske disertacije z raziskovalnimi standardi

V predhodnem tretjem poglavju in v pripadajočih preglednicah so podane najbolj izstopajoče nepravilnosti s področja doktorske disertacije in vzporedna pojasnila. Disertacija nima vseh lastnosti izvirnega in samostojnega znanstvenega dela.

V disertaciji, kot je bilo predhodno že omenjeno, vsebina povezovalno ne sledi ne naslovu ne hipotezi. Poleg tega v njej lahko beremo nerazumljive in razbite povedi, ki so velikokrat nesmiselno povezane v odstavke in vsebinske sklope, kar vzbuja resnični dvom o avtoričinem poznavanju obravnavanih vsebin in nasploh o njeni tehnični in ekonomski razgledanosti. Avtorica ne obvlada osnov tehnologije in izrazoslovja znanstvenega področja, ki ga poskuša raziskovati, in ne optimizacijskih metod, ki jih najavlja naslov disertacije.¹⁰

V doktorski disertaciji so opazni številni odkloni od raziskovalnih standardov glede sestave in zgradbe dela, kar je bilo predhodno utemeljeno. Uporabljene znanstvene metode dajo občutek »poljubnega« prilagajanja zelenemu rezultatu. Postopki raziskovanja niso dosledni, zaradi česar so izpuščeni bistveni vidiki kontejnerskih prevozov in izmaličeni ali celo izpuščeni osrednji parametri modelov optimizacije. Elementarne napake v izračunih kažejo na nedoslednost oziroma površnost avtorice pri dokazovanju očitno vnaprej prilagojenih rezultatov. Matematične formule so pogosto ne-prav zapisane, neurejene in imajo prav malo opraviti z modeli optimizacije. Temeljne hipoteze, ki se glasi: »Kontejnerske pristaniške storitve severnojadranskih pristanišč lahko svoje razvojne tendence usmerijo samo v razvoj feeder servisa«, pa te formule, natančneje sklepni računi, sploh ne dokazujejo.

3.2. Viri in citiranje virov

Viri služijo reprodukciji rezultatov, doseženih z znanstvenim delom predhodnih avtorjev. Služijo preverjanju izjav in dokazov, zato je forma njihovega obveznega navajanja standardizirana. Temu pa se avtorica vselej ne podreja. Preglednica 7: *Citiranje virov in viri* v grobem označuje odstopanja od standardov. Iz preglednice je razvidno, da je kar v 210 primerih citiranje pomanjkljivo, nepravilno ali celo izpuščeno. V 145 primerih viri niso bili citirani, in to v primerih navajanja podatkov ali v vsebinah, ki ne predstavljajo splošnega znanja. V štirih primerih so avtorji navedeni

¹⁰ Po standardih znanstvenega raziskovanja doktorska disertacija praviloma predstavi znanstvenim in strokovnim krogom novo spoznanje z obravnavanega področja. Zato mora biti besedilo dokaznega postopka novega spoznanja sistematično, znanstveno urejeno, nazorno, nerazcepljeno, jedrnato, jasno in natančno. Posamezni deli disertacije (poglavja, podpoglavja itd.) naj bi v samem začetku napovedali vsebine in morebitne metode, v vsebinah opise pojavov in njihovo dokazovanje, v zaključkih pa delne ugotovitve, ki podpirajo ali ovržejo hipotezo disertacije oz. ki podpirajo veljavnost modela. Samo po sebi je razumljivo, da se posamezni pojavi celovito obravnavajo na enem mestu in se po potrebi v nadaljevanju razlaganja sklicuje na predhodno ponazoritev. Njena vsebina mora biti formalno in vsebinsko sistematično in znanstveno urejena.

v besedilu doktorata, ne pa tudi v virih.¹¹ V šestih primerih so viri navedeni v sprotih opombah, niso pa vneseni v seznam literature.

Predhodna analiza doktorske disertacije napeljuje na domnevo, da utegne biti del besedila prepisanega oz. plagiat. Poskus ugotavljanja možnosti plagiata lahko izhaja iz metode, ki upošteva število vseh vrstic v doktorski disertaciji v odnosu do vrstic, ki vsebujejo naslednje lastnosti: število ne citiranih ali pomanjkljivo citiranih virov, izjave brez dokazov, tabele brez komentarjev njihovih vsebin, nesistematična, razcepljena, ponavljajoča se in znanstvena neurejena vsebina v urejeno celoto, slog pisanja, ki jasno sporoča, da gre za prevod iz angleškega jezika, ter neustrezna jezikovna skladnja zapisanega. Po tej metodi naj bi bilo v doktorski disertaciji vsaj 42 % besedila prepisanega oz. plagiat.

3.3. Literatura

V seznamu literature doktorske disertacije je zapisanih osemindeset bibliografskih enot. Poleg tega je ločeno predstavljena bibliografija, sestavljena iz seznama »Pregledni znanstveni članek« in »Strokovni članek«. V seznamu literature pa ni ločenih navedb za knjige, nato članke, morebitne predpise, spletne vire itd.

Označevanje v seznamu literature vselej ne upošteva standardov zapisov, kar sproži domnevo, da doktorandka vsega označenega bibliografskega gradiva ni preučila, npr. »Clarkson Research Studies«, Ogorelec, 1985, ali npr. »Rubinić I.: Ekonomika brodarstva, Rijeka, 1967«. V številnih drugih primerih je izpuščen založnik.¹²

Ni redko opaziti, da je doktorandka uporabljala literaturo starejšega datuma. Nekateri izmed teh primerov so prikazani v zadnji koloni preglednice 7. Po starosti pa izstopa »Radošević D.: Teorija sistema i teorija informacije, Viša ekonomska škol, Varaždin, 1974«, kar ponovno potrjuje domnevo, da so posamezni deli doktorata plagiat. Avtorica bi si v knjižnici Fakultete za pomorstvo in promet lahko izposodila in preučila Radačičevo »Ekonomiko prometnog sustava«. ¹³

3.4. Obvladovanje slovenskega strokovnega izrazoslovja

Kritični prikaz večkrat omenja šibkost pisnega izražanja doktorandke, kar je predvsem razvidno iz jezikovnega sloga. Pri obravnavi teme doktorata je opazna površna predstavitev, včasih brez podatkov za potrditev dokazov. Skladno s slednjim avtorica količino in kakovost vrednoti s pridevniki, npr. poviša, zniža, bogati, izboljša ... in celo z izrazi pretiravanja, npr. drastično.

Doktorandka v doktorski disertaciji pogosto ne uporablja slovenskih strokovnih izrazov. Nekaj primerov je razvidnih iz preglednice 8: Slovenski strokovni izrazi.

Opozoriti je treba tudi na neprimernost naslova doktorske disertacije »Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami«. Izraz servisiranje nas spominja na preglede in popravila avtomobilov. V prevoznih dejavnosti uporabljamo izraz storitev. Morebiti bi se naslov moral glasiti »Model optimizacije severnojadranskih pristaniških storitev kontejnerskim ladjam«, pri čemer pa je bistveno dejstvo, da pri postavljanju modela doktorandka ni upoštevala niti abecede, kako se optimizacijski model postavi, čeprav je na osnovi te disertacije pridobila habilitacijo za poučevanje teorije sistemov v pomorstvu.

¹¹ Kirsch (1973) – str. 9; P. Mardešić – str. 16; Turina A. – str. 20; LMIS – str. 80.

¹² Npr. »Jakomin I., Twrdy E., Pučko M., Jamnik G.: *Študija o izdelavi metodologije za izračun vpliva pomorskega prometa na kopenski promet in vpliv na bruto domači proizvod s strokovnimi podlagami in predloženim delovnim gradivom za izdelavo izračunov*, Portorož, 2000«

¹³ Radačič, Ž., Šimulčik, D. (1995), *Ekonomika prometnog sustava*, vseučilište z Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.

3.5. Aktualnost teme ter dosedanje raziskave in znanstvene objave

Kontejnnerski prevozi so hitro se razvijajoče področje z močno notranjo dinamiko. Zaradi tega so predmet številnih raziskav in objav v obliki knjig, člankov, študij in podobno. Smiselno je trditi, da je tema »Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami« aktualna vse do tedaj, dokler prispeva nekaj izvirnega in novega. Področje, ki ga obdeluje obravnavana doktorska disertacija, poleg tega, da se ne sklada z znanstvenoraziskovalnimi kriteriji, ni izvirno.

Na ravni študije obravnava področje disertacije *Studio di fattibilità per la realizzazione di un »common feeder service« nel Nord-Est Adriatico con le caratteristiche intersettoriali*,¹⁴ ki jo avtorica sicer omenja v seznamu literature, vendar je razvidno, da ni seznanjena z uporabljenimi metodologijo in rezultati te študije, ali pa razumevanju te študije sploh ni bila kos, kar je moč slutiti iz njene naloge.

V kolikor bi disertacija vsebovala pregled dosedanjih raziskav, bi ta moral vsebovati rezultate, do tedaj znanih objav, med katere zagotovo spada članek »*The Impact of Hub and poke Network in the Mediterranean Peculiarity*«. ¹⁵ Omenjeno delo metodološko korektno in z ažurnimi in verodostojnimi vhodnimi podatki prikaže delovanje in stroškovno optimizacijo feeder pomorskih prevozov v Sredozemlju.

4. Zaključek

Sklep nima namena v strnjeni obliki podati že obdelanih odstopanj od znanstvenoraziskovalnih standardov. Namerava pa razpravljati o pomenu in posledicah takega dela.

Iz nekaterih trditev v doktorski disertaciji bi lahko zaključili, da avtorica domnevno želi za vsako ceno »strokovno in znanstveno« podpreti trenutne interese posameznih skupin in posameznikov. Primeri:

- Luka Koper, d. d., je izenačena s koprskim pristaniškim sistemom, kar si lahko razlagamo s prizadevanjem za popolno obvladovanje slednjega.
- Poudarjena je težnja po privatizaciji pristanišč zaradi doseganja boljših rezultatov, kar je slepilno. Luka Koper, d. d., je dejansko že zasebna gospodarska družba, v sprejemljivost tega je treba prepričati še javno mnenje.
- Priprava na izročitev Luke Koper, d. d., tujemu investitorju s prevzemom v upravljanje sedmega pomola, preko katerega bi pristaniška oblast tržaškega pristanišča lahko vplivala na poslovanje koprškega pristanišča.
- Zmanjšanje ali celo izničenje vpliva delovne sile na poslovanje družbe Luke Koper, d. d.¹⁶

Interesne skupine se vselej rade sklicujejo na »ugledne« strokovnjake ali znanstvenike z akademskim nazivom, kadar zagovarjajo njihove interese s strokovnimi ali znanstvenimi izjavami, tudi za ceno spodkopavanja tako stroke kot znanstvenega področja.

¹⁴ Zohil J., Prijon M. (1996): *Studio di fattibilità per la realizzazione di un »common feeder service« nel Nord-Est Adriatico con caratteristiche intersettoriali*, AIOM – Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, Trieste.

¹⁵ Cazzaniga Francesetti D. (2002) *The Impact of Hub and poke Network in the Mediterranean Peculiarity*. IAME Panama 2002 Conference Proceedings, http://www.eclac.cl/Transporte/perfil/iame_papers/papers.asp (http://www.cepal.org/transporte/perfil/iame_papers/proceedings/Cazzaniga_et_al_B.doc), september 2014.

¹⁶ *Avtomatizacija pretovora je povzročila padec cen, saj je bila draga delovna sila hitro zamenjana s »cenejšo« mehanizacijo.* (str. 32)

Kandidatka je svojo doktorsko disertacijo uspešno zagovarjala na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani, torej v okolju, v katerem je osnovno poslanstvo širjenje znanja in vedenja z znanstvenoraziskovalno dejavnostjo ter prenašanje znanja in vedenja na nove generacije s pedagoško dejavnostjo.

Ljubljanska univerza in njena fakulteta sta s promoviranjem obravnavane doktorske disertacije sprožili začaran krog razmnoževanja neznanja. Zaradi tega bo znanstveno-raziskovalna dejavnost nazadovala do stopnje plehkosti. Najhuje pa je, da so in bodo bodoče generacije sicer formalno izšolane, pa vendar nesposobne za reševanje problemov na delu, v družbenem delovanju in v domačem krogu. Zaradi svojih neuspehov bodo izgubljali sposobnost kritične presoje in se bodo pridruževali večinskemu mnenju. Omembe vredna je zadnja populistična izjava: »Če sami nismo sposobni uspešno voditi naših podjetij, naj jih prevzamejo tuji lastniki.« Kdo pa je naša podjetja postavil? Strokovnjaki in znanstveniki z diplomami, magisteriji in doktorati, ki so izpolnjevali standarde, ki so jih posamezne ravni izobraževanja zahtevale.

Nestrokovnjaki in ne znanstveniki sodelujejo pri siromašenju našega gospodarstva in pri izničenju naših intelektualnih sposobnosti. Ujeli smo se v spiralo razvrednotenja narodove biti.

Preglednica 1: **Vsebina doktorske disertacije »Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami«**

KAZALO	Stran
Vsebina	
KAZALO	
POVZETEK	
SUMMARY	
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM RAZISKAV Z ZNANSTVENO HIPOTEZO	3
1.2. NAMEN IN CILJ RAZISKOVANJA	4
1.3. ZNANSTVENE METODE RAZISKOVANJA	5
2. TEORETIČNI PRISTOP OPREDELITVE LOGISTIČNEGA POJMOVANJA PRISTANIŠČ	7
2.1. LOGISTIKA	7
2.1.1. OPREDELITEV LOGISTIKE	9
2.1.2. CILJI LOGISTIKE	11
2.1.3. ELEMENTI LOGISTIČNEGA SISTEMA	12
2.2. DEFINICIJA, DELITEV IN VLOGA PRISTANIŠČ	14
2.2.1. PROMETNI PROCESI V PRISTANIŠČU	15
2.2.1.1. Definicija pristanišč	15
2.2.1.2. Delitev pristanišč	17
2.2.2. FUNKCIJE PRITANIŠČ	18
2.2.2.1. Prometna funkcija	18
2.2.2.2. Trgovska funkcija pristanišč	19
2.2.2.3. Industrijska funkcija pristanišč	21
2.2.3. PRISTANIŠKI TRANSPORT KOT DEL CELOVITEGA ISTEMA TRANSPORTIRANJA	22
2.3. GLOBALIZACIJA GOSPODARSTVA	23
2.4. VPLIV PRISTANIŠČ NA GOSPODARSTVO	25
2.5. OPREDELITEV LOGISTIČNEGA POJMOVANJA PRISTANIŠČ	28
3. SODEOBNE TEHNOLOGIJE IN TRENDI, KI VPLIVAJO NA RAZVOJ PRISTANIŠČ	30
3.1. GLOBALIZACIJA POMORSKAGA TRŽIŠČA	30
3.2. CENE POMORSKIH STORITEV	31
3.2.1. SPREMEMBE BLAGOVNIH TOKOV	33
3.2.2. RAST SVETOVNE MENJAVE	35
3.3. POMORSKI KONTEJNERSKI PROMET	36
3.4. POMORSKI KONTEJNERSKI PREVOZNIKI	42
3.5. VPLIV KONTEJNERSKEGA PROMETA NA PRISTANIŠČA	51
3.5.1. KONTEJNERSKI TERMINALI	52
3.5.2. OPREMA NA KONTEJNERSKEM TERMINALIH	53
3.6. VPLIV DOGAJANJANA SVETOVNEM POMORSKEM TRŽIŠČU NA PRISTANIŠČA	59
4. TEHNOLOŠKE, TEHNIČNE IN ORGANIZACIJSKE ZNAČILNOSTI FEEDER PREVOZOV	66
4.1. TEHNOLOŠKE ZNAČILNOSTI FEEDER PREVOZOV	67
4.1.1. TEHNOLOŠKA UČINKOVITOST KONTEJNERSKE LADJE MATICE	69
4.1.1.1. Svetovna kontejnerska pristanišča	74
4.1.1.2. Azijska pomorska kontejnerska pristanišča	74
4.1.1.3. Evropska pomorska kontejnerska pristanišča	77
4.1.1.4. Severnoameriška pomorska kontejnerska pristanišča	78
4.1.1.5. Kontejnerska pristanišča v vzponu	79
4.1.2. TEHNOLOŠKA UČINKOVITOST POTOVANJA KONTEJNERSKE LADJE MATICE	80
4.1.3. TEHNOLOŠKA UČINKOVITOST FEEDER LADJE	82
4.2. TEHNIČNE ZNAČILNOSTI FEEDER PREVOZOV	86
4.3. ORGANIZACIJSKE ZNAČILNOSTI FEEDER PREVOZOV	87
5. FEEDER SISTEM V SEVERNEM JADRANU	90
5.1. ZAHODNOEVROPSKA PRISTANIŠČA	91
5.2. SREDOZEMSKA PRISTANIŠČA	93
5.3. SEVERNOJADRANSKA PRITANIŠČA	99
5.3.1. PRITANIŠČE KOPER	100
5.3.2. PRISTANIŠČE TRST	106
5.3.3. PRISTANIŠČE BENETKE	106
5.3.4. PRISTANIŠČE RAVENA	108
5.3.5. PRISTANIŠČE REKA	109
5.4. ANALIZA KONTEJNERSKEGA PROMETA V SEVERNOJADRANSKIH PRITANIŠČIH	111
6. MODEL OPTIMALNEGA SERVISIRANJA SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ S KONTEJNERSKIMI LADJAMI	115
6.1. TREND NARAŠČANJA KONTEJNERSKEGA PROMETA V SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČIH	116
6.2. DEFINICIJA MODELA OPTIMALNEGA SERVISIRANJA SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ	126
6.2.1. OPTIMALNO SERVISIRANJE V LETU 2005	129
6.2.1.1. Servisiranje s klasičnim (komercialnim) feeder sistemom	129
6.2.1.2. Servisiranje z regionalnim hubom	133
6.2.1.3. Analiza optimalnega servisiranja v letu 2005	138
6.2.2. OPTIMALNO SERVISIRANJE V LETU 2020	140
6.2.2.1. Analiza optimalnega servisiranja v letu 2020	149
7. ZAKLJUČEK	150
Seznam slik	155
Seznam tabel	157
Literatura	159
Biografija	163
Bibliografija	164

Preglednica 2: **Analiza drugega poglavja doktorske disertacije in primeri sklopov nezveznih besedil**

Drugo poglavje je razčlenjeno v štiri podpoglavja. *Podpoglavje 2.1: »Logistika«* je razčlenjeno na tri dele. Začenja z definicijo, nadaljuje s poljudno predstavitvijo logistike v pristaniščih in jih z dvema splošnima, neoprijemljivima izjavama povezuje z gospodarstvom. Npr. *»Večina uspešnih evropskih in svetovnih gospodarstev je že pred časom spoznala pomen logistike, to je spremljanje povpraševanja, naročanja izdelkov, obvladovanja surovin, proizvodnje in distribucije dobrin. Obvladovanje vseh teh procesov pomeni povezovanje in delovanje različnih proizvodnih dejavnikov, špedicije, transporta in njihovo obnašanje v procesu družbene reprodukcije.«* (str. 8). V doktorski disertaciji je treba izjavi dokazati, sicer upravičeno domnevamo, da je povzeta po neznanem viru. Na istem mestu je, brez komentarja, dodana Oblakova shema, ki predstavlja multidisciplinarnost logistike in povezanost z drugimi vedami.

To poglavje se ločeno ukvarja z opredelitvijo logistike, s cilji logistike in z elementi logistike. Ne obravnava pa logističnih kriterijev, ki so poudarjeni v uvodu podpoglavja. Opredelitev logistike (2.1.1) navaja definicije, ki jih ponavljajoče povzema. Cilji logistike (2.1.2), poleg tega, da poučujejo bralca o splošno znanem, z definicijami niza cilje logistike, ne da bi bila na koncu ponujena sinteza v podporo modelu optimiziranja. Elementi logističnega sistema (2.1.3) začenja z: *»K elementom logističnega sistema se štejejo vse tiste sestavine, brez katerih le-ta ne bi mogel opravljati svojih nalog in s tem dosegati zastavljenih ciljev oziroma sploh ne bi mogel obstajati.«* (str. 12). V drugem odstavku pa definira sistem po splošni teoriji sistema. Peti in šesti odstavek (str. 13) obravnavata promet in prevoz kot podsistema logističnega sistema.

Podpoglavje 2.2 »Definicija, delitev in vloga pristanišča« začenja s: *»Pristanišča so definirana kot terminali in prostor, znotraj katerih se na ladje nalaga ali razlaga tovor in kjer ladje mirujejo oz. čakajo na nadaljevanje plovbe. Navadno predstavljajo pristanišča vmesno postajo za tovor, ki se odpelje v notranjost kontinenta z drugimi vrstami transporta. Tako predstavljajo pristanišča vmesno postajo za tovor, ki se odpelje v notranjost kontinenta z drugimi vrstami transporta. Tako predstavljajo pristanišča pomemben člen v logistični verigi, kjer se pripravi vse potrebno za celotno transportno operacijo.«* (str. 14). Enako velja za nadaljnje besedilo, za katerega so značilne trditve, najbrž poljubno povzete, brez dokazov. Npr. *»V pristaniščih se srečujeta morski in kopenski promet, prisotna je velika frekventnost prevoznih sredstev iz večine prometnih vej, kar omogoča velik pretok blagovnih tokov.«* (str. 14). Nadaljevana podpoglavja z nazivi Prometni procesi v pristanišču, Funkcije pristanišča in Pristaniški transport kot del celotnega sistema transportiranja (str. od 15 do 23) dajejo vtis nesistematičnega dobesednega povzemanja izjav in definicij iz posameznih virov (s citiranjem in brez citiranja) ter ponavljanja z namenom poučevanja »neukega« bralca. S tem želimo povedati, da branje daje vtis nekakšnega učbenika in da je težko razumljivo, kaj želi avtorica povedati z obravnavano celoto in s kako je ta povezana z namenom in ciljem doktorske disertacije.

Podpoglavje 2.3 »Globalizacija gospodarstva« (str. od 23 do 25) izpade izven konteksta poglavja. Pri razpredanju njegove vsebine, ki jo je nemogoče dojeti kot celoto, zlasti izstopa tudi nepovezanost med vzrokom in posledico. Avtorica, poleg poučevanja, postaja pokroviteljska. Npr.: *»Zaradi bodočega logističnega dogajanja se morajo slovenska podjetja že sedaj pripravljati na tehnološko, organizacijsko in kadrovsko preobrazbo.«* (str. 23).

Podpoglavje 2.4 »Vpliv pristanišč na gospodarstvo« (str. od 23 do 28) v slogu poučevanja v opisni obliki navaja prednosti pristanišča za ožje in širše območje, ne da bi bile navedbe dokazane. Besedilo podpoglavja je dokaj nepovezano in zato težko razumljivo v svoji celoti. Pričakovali bi tudi, da bo avtorica ob omembi multiplikativnega učinka pristanišča kot primer navedla eno izmed konkretnih metod njegovega ugotavljanja v posameznih pristaniščih.

Poglavje se zaključuje s *podpoglavjem 2.5 »Opredelitev logističnega pojmovanja pristanišč«* (str. 28 in 29). To ni povzetek dejavnikov v podporo modelu optimizacije »servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami«. Nasprotno, vsebina v tem poglavju je podobna ali celo enaka vsebini predhodnih podpoglavij.

Povzamemo lahko, da besedilo drugega poglavja ni sistematično, da ni znanstveno urejeno v razumljivo celoto, da za določene izjave ni dokazov in posledično ni v podporo modelu optimizacije. Primeri teh trditev so navedeni v nadaljevanju te preglednice. Poleg tega teoretično ne obravnava kontejnerskih prevozov in niti ne logističnih kriterijev, ki jih sicer kot take izpostavlja.

	Stran
<i>»V pristaniščih se srečujeta morski in kopenski promet, prisotna je velika frekventnost prevoznih sredstev iz večine prometnih vej, kar omogoča velik pretok blagovnih tokov.«</i>	24
<i>»Ladja kot prevozno sredstvo je lahko rentabilna le, če se optimizira čas, potreben za prekladalne manipulacije oziroma postanke v pristaniščih.«</i>	19
<i>»Kratek postanek ladje v pristanišču zahteva tudi hitro primopredajo tovora in vseh ostalih</i>	19

- dejavnosti imetnikov pravice do tovara.« Kaj avtor misli z imetniki pravice do tovara. Razlage so namreč lahko različne.
- »Pristanišča omogočajo tovarnam poceni dostavo surovin oziroma prihranek v prevozu, kar pripomore k nižjim stroškom in cenejšim končnim izdelkom.« 21
- »V zadnjem desetletju je prišlo v gospodarstvu do preobrata, ki ga v teoriji in praksi imenujemo globalizacija, za katero so značilni povečani blagovni tokovi v državah, preko meja držav in tudi preko kontinentov v t. i. svetovno gospodarstvo.« 23
- »Sodobna pristanišča zahtevajo za svoj razvoj veliko prostora, torej zemlje, vendar je to majhen strošek v primerjavi s ceno vse mehanizacije, ki se jo v pristanišču potrebuje.« 26
- »Zaradi pristanišča pa se pojavijo tudi dodatni stroški, kot so stroški zaradi velikega obsega prometa, zaradi onesnaževanja ... Zmanjša se vrednost obale (turistične).« 26
- »Proizvodnja pristanišča, ki se izraža v tonah, TEU, se redno spremlja in analizira.« 26
- »Dandanes je splošno znano, da se je pozitiven ekonomski vpliv pristanišč razširil iz lokalnega okolja (prejšnjih pristaniških mest) na mednarodno področje, saj vključuje tudi pošiljatelje in prejemnike blaga.«
- »Tehnološki napredek in vedno nižji stroški transporta so spremenili pristanišča iz skoraj monopolnih (zaradi velike medsebojne oddaljenosti so pristanišča štela svoja gravitacijska zaledja) v vedno bolj konkurenčna tržišča.« 27
- »... in regionalni vplivi na zaposlenost in povečanje dodatne vrednosti na drugi strani.« 27
- »Tovor pri prehodu s kopenskih na morska prevozna sredstva prehaja na svoji poti skozi najkompleksnejši del poti, ki ga oblikujejo številne transportne operacije znotraj pristanišča.« 29

Preglednica 3: **Analiza tretjega poglavja doktorske disertacije in primeri sklopov nezveznih besedil**

Tretje poglavje z naslovom »*Sodobne tehnologije in trendi, ki vplivajo na razvoj pristanišč*« se členi v šest podpoglavij. Predstavlja se s tremi »časnikarskimi« trditvami, kot npr. »*V zadnjih letih dosega pomorski promet v svetu izredno hiter in tehnično-tehnološko kvaliteten razvoj.*« (str. 30). Pozornost pa pritegne tretji odstavek s svojimi zaključnimi trditvami, ki so postavljene v uvodu poglavja brez predhodnega dokazovanja. Tretji odstavek bi morebiti utegnil prispevati k vsebinskem razpletu disertacije, vendar daje vtis, da avtorica ne pozna vzročno posledičnega povezovanja. »*Liberalizacija tržišč in ekonomski razvoj se kažeta na vseh področjih, saj je ukinitve nekaterih protekcionističnih ukrepov povzročila večjo konkurenčnost na svetovnem tržišču. Globalizacija pomeni velik izziv in možnosti ekonomskega razvoja. Z globalizacijo narašča potreba po prevozu blaga iz enega dela sveta na drugi. Zato se bodo ravno v tej panogi v naslednjih letih kazali znaki največje konkurenčnosti in boja za preživetje. Tako je v pomorskem prometu postalo sodelovanje med posameznimi operaterji nujno in ne le zaželeno*« (str. 30).

Zaporedje sledi smiselnosti, kot je npr. »ukinitve nekaterih protekcionističnih ukrepov → liberalizacija → konkurenčnost → gospodarski razvoj → svetovno tržišče → globalizacija → prevoz blaga«. Vzročno posledično povezovanje nas usmerja na temeljno zakonitost v prevozni dejavnosti. Povpraševanje po prevoznih storitvah je posredno. Izhaja iz ponudbe in povpraševanja po blagu na tržiščih (lokalno, regijsko, državno, celinsko, svetovno). Medtem ko je lahko ponudba prevoznih storitev v določenem časovnem obdobju konstantna (prevozne zmogljivosti), je povpraševanje (blago oz. blagovni tokovi) spremenljivo. Posledici omenjenih zakonitosti so presežki pristaniških zmogljivosti in spreminjanje gravitacijskega območja pristanišč v gravitacijska področja. V sedanjem času je sklicevanje na prostorske razdalje manj primerno, pomembni so celotni stroški premeščanja od izvora do končnega koristnika blaga. Zato blagovni tokovi iščejo najugodnejšo pot in s tem praviloma oblikujejo gravitacijska področja po vrsti blaga glede na časovne oziroma, natančneje, na stroškovne razdalje. Avtorica disertacije ne daje občutka, da obvladuje to osnovno zakonitost, saj v nadaljevanju poglavja ni čistega, sistematičnega vpogleda v odnos povpraševanja in ponudbe v prevozni dejavnosti s poudarkom na pomorskih kontejnerskih prevozih.

Na vsebinsko napako naletimo tudi pri naslovi podpoglavij »*Globalizacija pomorskega tržišča*« (3.1, str. 30) in »*Cene pomorskih storitev*« (3.2, str. 31). Kategorija pomorstvo vključuje poleg prevozov tudi npr. turizem, ribištvo itd., zato govorimo o pomorskih prevozih.

»*Na tehnološke spremembe v pomorskem prometu je najbolj vplivala uporaba kontejnerja v začetku 70-tih let 20. stoletja. Avtomatizacija pretovora je povzročila padec cen, saj se je draga delovna sila hitro zamenjala s »cenejšo« mehanizacijo. S standardizacijo pretovorne mehanizacije in prevoznih sredstev – predvsem ladje so se morale prilagoditi takemu načinu prevoza – se je dosegel cenejši, hitrejši in varnejši transport.*« (str. 32). Ta trditev ne sledi vzroku in posledici. Gre za standardizirani kontejner, ki je omogočal in omogoča avtomatizacijo pretovora zaradi standardizirane mehanizacije in skladiščnih prostorov kontejnerskih ladij. Revolucijo v prevozih je povzročilo združevanje manjših tovornih enot v večjo standardizirano tovorno enoto, v kontejner. Padec cen pa ni bil premočrten, saj so morali in morajo biti izpolnjeni pogoji izkoristka zmogljivosti na celotni prevozni poti. Tako tudi ne drži trditev, da so cene padle zaradi zamenjave drage delovne sile s »cenejšo« mehanizacijo. Zaradi večjih tovornih enot se je povečala storilnost, ki je med drugim vplivala tudi na krajše postanke kontejnerskih ladij v pristaniščih.

Podpoglavji »*Pomorski kontejnerski promet*« (3.3, str. 36–42) in »*Pomorski kontejnerski prevozniki*« (3.4, str. 42–50) navajata podatke brez analize in sinteze, ki bi jih podpirali.

V podpoglavju »*Vpliv kontejnerskega prometa na pristanišča*« (3.5, str. 51–58) opazimo razpršenost in nedoslednost razlag predvsem v navedbah na str. 53 in str. 57. »*Osnovno merilo pri merjenju količine pretovorjenega blaga je število TEU (twenty feet equivalent unit). Po tem kriteriju bi lahko razdelili kontejnerske terminale na majhne in velike. Mejna vrednost, po katerih jih ločimo, je 500.000 TEU.*« »... pri srednje velikih kontejnerskih terminalih z letnim pretovorom od 150.000 TEU do 3.000.000 TEU.«

Na strani 54 in strani 55 zasledimo nekaj sestavkov, ki nazorno kažejo, **da avtorica ne obvladuje uporabe osnovnih pojmov s področja tehnologije prometa**. Beremo lahko: »*Kontejnerska ladja s kapaciteto preko 6.000 TEU-jev ima možnost zlaganja 18 kontejnerjev v prečni smeri ladje in sedem kontejnerjev na zgornjo palubo. To so tudi omejitve, ki se jih morajo držati vodilna kontejnerska pristanišča, ki lahko samo s kvalitetno in sodobno opremo sledijo dogajanju na tržišču. Pristanišča, ki se danes na novo opremljajo, upoštevajo zahteve tržišča in v skladu s tem nabavljajo novejša kontejnerska dvigala, t. i. super-postpanamax dvigala, ki imajo doseg 18 kontejnerjev prečno naloženih na palubi in kapaciteto dviganja 70 ton tovora. Kapaciteta je okoli 50 kontejnerjev/h. S tem se poveča hitrost dviganja in spuščanja kontejnerjev in s tem fleksibilnost pretoka kontejnerjev na relaciji ladja-kopno in obratno.*« ali »... panamax dvigalu, ki imajo doseg roke 44 m, kar omogoča manipuliranje s 16 kontejnerji po širini ladje, kapaciteto 53 ton, povprečni pretovor 30 do 35 kont./h.« in »... sodobna obalna kontejnerska dvigala z dosegom roke 70-80 m, višino 55 m nad morsko gladilno, kapaciteto 80 ton (dva kontejnerja hkrati) oz. 100 dvigov/h in hitrostjo dvigovanja 1,7 m/s pri polni

obremenitvi oz. 3,4 m/s pri praznih. Za izdelavo takih obalnih kontejnerskih dvigal bo potreben nov koncept razvoja, ki bo izboljšal sedanji učinek na zelenih 100 dvigov/h in hitrostjo dvigovanja poleg vseh naštetih karakteristik pa bodo morala zadovoljiti tudi dodatne zahteve, ki se nanašajo na servisiranje kopenskega dela terminala, kar pomeni, da bodo morala podpirati celotno povezavo z informacijsko mrežo terminala.«.

V podpoglavju »Vpliv dogajanja na svetovnem kontejnerskem tržišču na pristanišča« (3.6, str. 59–65) naletimo na trditve (str. 60) »V drugih pristaniščih, ki so večinoma privatizirana, je pretovorna mehanizacija v lasti megaladjarjev, kot so Maesk Sea Land, Evergreen in NYK.«, ki kaže, da **avtorica ne ločuje pristanišča od terminala**. Terminal je le del pristanišča, za katerega je dana koncesija, na osnovi katere sme koncesionar postavljati svojo opremo in zgraditi ali prirediti odprte ali zaprte skladiščne površine.

V tem poglavju so citirane tudi nekatere nepovezane povedi, zaradi česar je vsebina težko razumljiva, če sploh je, kar je razvidno iz naslednjega pregleda:

Stran

»Drug pomemben dejavnik, ki vpliva na rast pomorskega prometa, se kaže v spremembi blagovnih tokov na svetovnem tržišču. Ta dejavnik je izredno pomemben zlasti v zadnjem času, ko se je močno razvilo tržišče na Daljnem Vzhodu, hkrati pa tudi spremembe na evropskem tržišču – s padcem carinskih mej med državami Evropske unije.«

33

»Za sodobno ekonomsko delovanje je in bo v prihodnosti vse bolj značilen obstoj več proizvodov, večje število pošiljk tako v dobavi kot v prodaji, kar predstavlja izziv za transport in logistiko. Globalizacija pomeni večjo konkurenco in večjo kakovost proizvodov, sestavnih delov in surovin, na transportnem področju pa prevoze na vse večjih geografskih področjih. Vse to kaže na vse večjo transportno aktivnost, ki se bo v bodoče samo še stopnjevala.«

34

»Mnogo novih postpanamax ladij je privedlo do skokovitega naraščanja kapacitete ladij.«

37

»V začetku osemdesetih let je oživljanje mednarodnega kontejnerskega prometa med Evropo in Daljnim Vzhodom povzročalo nemalo sprememb. Te so se kazale v obliki težav, s katerimi so se ubadale novoundustrializirane države ter države v hitrem razvoju. Te spremembe so narekovale premik v smeri globalizacije ekonomije in hitrega razvoja mednarodne menjave s tem delom sveta.«

42

»Linjski prevozniki so skupaj s svojimi potrošniki, ki so vse bolj organizirani na vseh področjih, definirali skupna zavezišča, katerih akterji so vsaj za tri segmente menjave med vzhodom in zahodom enaki (preko Atlantika, preko Tihega oceana, Bližnji Vzhod . Evropa«

43

»Vendar pa gresta razvoj in rast ladij naprej in v pripravi so načrti za še večje ladje. Nemška Germanischer Lloyd (GL) je že naredila raziskave in analize za projekt 8000 TEU jumbo kontejnerske ladje. Ta naj bi bila okolju prijazna (z minimalno emisijo goriva).«

47

»Velikost teh ladij je veliko nad povprečjem sedanje velikosti ladij, in zato zahteva od pristanišč posebne pogoje.«

49

»Feeder sistem je najbolj primeren v zaprtih morjih, kot je tudi Sredozemsko morje, kjer velike kontejnerske ladje lahko zadržijo premočrtno ali krožno obliko osnovne smeri, kar je pri ladjah s tako velikimi stroški izredno pomembno.«

51

»... imeti mora primerno mehanizacijo in usposobljene osebe za manipulacijo s kontejnerji (natovor/iztovor, vkrcavanje/izkrcavanje, premikanje in administrativna dela s kontejnerji). Poleg teh osnovnih pogojev mora imeti še prostor, kjer se opravlja pretovor kontejnerjev, polnjenje in praznjenje kontejnerjev, delavnice za popravilo kontejnerjev, priključke za frigo kontejnerje ...«

52-53

»Kontejnerska ladja s kapaciteto preko 6.000 TEU-jev ima možnost zlaganja 18 kontejnerjev v prečni smeri ladje in sedem kontejnerjev na zgornjo palubo. To so tudi omejitve, ki se jih morajo držati vodilna kontejnerska pristanišča, ki lahko samo s kvalitetno in sodobno opremo sledijo dogajanju na tržišču. Pristanišča, ki se danes na novo opremljajo, upoštevajo zahteve tržišča in v skladu s tem nabavljajo novejša kontejnerska dvigala, t.i. Super-postpanamax dvigala, ki imajo doseg 18 kontejnerjev prečno naloženih na palubi in kapaciteto dviganja 70 ton tovora. Kapaciteta je okoli 50 kontejnerjev/h. S tem se poveča hitrost dviganja in spuščanja kontejnerjev in s tem fleksibilnost pretoka kontejnerjev na relaciji ladja-kopno in obratno.«

54

»... panamax dvigalu, ki imajo doseg roke 44 m, kar omogoča manipuliranje s 16 kontejnerji po širini ladje, kapaciteto 53 ton, povprečni pretovor 30 do 35 kont./h.« 54

»... sodobna obalna kontejnerska dvigala z dosegom roke 70-80 m, višino 55 m nad morsko gladilno, kapaciteto 80 ton (dva kontejnerja hkrati) oz. 100 dvigov/h in hitrostjo dvigovanja 1,7 m/s pri polni obremenitvi oz. 3,4 m/s pri praznih. Za izdelavo takih obalnih kontejnerskih dvigal bo potreben nov koncept razvoja, ki bo izboljšal sedanji učinek na želenih 100 dvigov/h in hitrostjo dvigovanja poleg vseh naštetih karakteristik pa bodo morala zadovoljiti tudi dodatne zahteve, ki se nanašajo na servisiranje kopenskega dela terminala, kar pomeni, da bodo morala podpirati celotno povezavo z informacijsko mrežo terminala.« 55

»Večje ladje porabijo manj goriva, na njih je zaposlenega manj osebja, upoštevajoč seveda, da ima ladja en motor in en vijak. Ena ladja lahko na primer stalno oskrbuje le eno relacijo med določenimi pristanišči. Pogoj pa je, da je ladja vedno polno zasedena, saj neizkoriščen prostor poveča stroške po prepeljanem zabojniku. Gorivo postane relativno dražje, osebje prav tako. Oportunitetni stroški dodajo svoje.« 64

»Omeniti je potrebno tudi potovalno hitrost ladje, ki je določena z močjo motorja in s servisnimi zahtevami.« 64

Preglednica 4: **Analiza četrtega poglavja doktorske disertacije in primeri sklopov nezveznih besedil**

Četrto poglavje »**Tehnološke, tehnične in organizacijske značilnosti feeder servisa**« in njegova tri podpoglavja so v uvodih ponavljajoča v slogu »časnikarskega« jezika, s splošnimi trditvami, ki vse povprek vključujejo dognanja s področja disertacije in ki nadomeščajo dejanska sistematična razlaganja pojavov raziskovanja. Ponavljanje in križanje razlag in trditev je opazno tudi v preostalem besedilu poglavja, tako da je smisel izmuzljiv. V oporo disertaciji so le posamezni sklopi ali odstavki, ki obravnavajo različne teme.

V podpoglavju »**Tehnološke značilnosti feeder prevozov**« (4.1, str. 67–86) v potrditev že omenjenega, lahko analiziramo npr. naslednjo trditev: »*Ladjarji se trudijo, da bi povečali frekvenco vplutij v določena pristanišča, kar bi izboljšalo tranzitni čas potovanja kontejnerjev in zmanjšali stroške pošiljatelja. Posledica navedenega je, da visoki stroški ladij v času plovbe pomenijo oviro za multipliciranje frekvence vplutja v posamezno pristanišče, zato so združenja med ladjarji običajna, saj omogočajo tedenski servis na določeni trgovinski poti.*« (str. 67) Prvi stavek navedka poudarja potovalni čas kontejnerjev po morju. Res je, da lastnik blaga stremi za njegovo čim hitrejšo izročitev in za sprostitve vezanega kapitala. Zato je pomemben čas potovanja kontejnerja na celotni poti od izvora do končnega koristnika, ki mora biti čim krajši in ne boljši. Pogostost pristajanja ladij v pristanišču zategadelj niso bistvenega pomena, posebno pri feeder prevozih. Pogostost pristajanja izhaja iz interesa ladjarja, da obvlada specifično tržišče in iz bistva linijske plovbe, za katero je značilno, da blago sledi ladji, zaradi česar morajo ladje zagotavljati rednost, pogostost in točnost po vnaprej določenem voznem redu. Drugi stavek obravnava visoke stroške ladje v času plovbe, kar preprečuje večje število njenih pristankov. To ne drži. Ladijsko plovbo (linijsko in prosto) obremenjujejo stroški v pristanišču po izročilu »Ladja zasluži v plovbi, troši pa v pristaniščih«. Z drugimi besedami, istočasna proizvodnja in potrošnja linijske prevozne storitve se udejanja v plovbi. Tretja tema v odstavku je združevanje ladjarjev, ki izhaja predvsem iz prizadevanja za koncentracijo razpoložljivih zmogljivosti zaradi ponudbe prevoznih storitev na vseh geografskih ravneh (globalno, regionalno in lokalno). **Povedano nas navaja na domnevo, da avtorici, kot že povedano, niso jasna vzročno posledična razmerja. Istočasno daje tudi vtis, da ne obvladuje področij, s katerimi se raziskovalno ukvarja.**

Druga primera razpršenih in praviloma nedorečenih trditev, ki tokrat posegata tudi v ekonomski vidik pomorskih kontejnerskih prevozov, glasita: »*Kontejnerska ladja tako velike kapacitete najbolje izkorišča zakonitosti ekonomije obsega, saj se tako znižajo stroški na enoto prevoznega učinka, dosežejo se nižje voznine in s tem večji zaslužki.*« Ali »*Potreba po dogovoru na globalne transportne potrebe pomembnejših uporabnikov pomorskih prevozov in hkratan racionalizacija porabe ustvarjenih dobičkov ter potreba po novih investicijah v ladjeve in pristanišča, so bila vodilo pri združevanju ladjarjev.*« (str. 66). V prvem primeru ne omenja pogoja ustrezne izkoriščenosti ladijskih zmogljivosti, v drugem primeru pa bralec lahko pričakuje širšo in na enem mestu strnjeno razlago vzrokov združevanja ladjarjev.

Vsebina obravnavanega poglavja je opredeljena s kategorijami v njegovem naslovu, tj. tehnologija, tehnika, organizacija in feeder storitve. Ker je obravnava pristanišč snov tretjega poglavja, čeprav je veliko strani posvečenih ladjam, si razlagamo »feeder servis« kot feeder prevoze. Pa ni tako, vsaj ne v celoti. Matične in feeder ladje in njihove prevoze podaja opisno, podrobno pa se pogloblja v pristaniško sodobno prekladalno mehanizacijo.

Nelagodno je zaznati, da avtorica disertacije nedosledno razlaga tehnologijo in tehniko. Tehnični vidik (in značaj) v pomorskih prevozih označujejo delovna sredstva. Glede na njihovo vlogo v tehnološkem procesu proizvodnje pomorske prometne storitve jih praviloma razvrščamo v plovila (ladje), pomorske prometne poti (morje in kanali), pristanišča in ladjedelnice. Tehnološki vidik pomorskega prometnega sistema je v svojem bistvu proizvodni proces prevozne oz. pristaniške storitve. Avtorica večkrat zamenja tehnični in tehnološki vidik, kar navaja na zaključek, da besedilo ni premišljeno prevedeno iz angleškega jezika, kjer ima »technology« tehnični pomen, »technique« pa pomeni tehnologijo, postopek, metodo itd.

Poskus opisa tehnologij kontejnerskih prevozov, izhajajočih iz tehnične opremljenosti ladjarjev in pristanišč, lahko prepoznamo v besedilu: »*Ladjarji so razvili dve strategiji, med katerimi lahko izbirajo: da vplujejo v pristanišče z ladjami maticami ali pa s servisno ladjo. Odločujoči dejavnik, ko se odločajo za opcijo, je ponavadi količina tovora v določenem pristanišču. Minimalna količina tovora za direkten servis je natovor okoli 580 TEU. Na odločitev vpliva tudi velikost ladje matice, kajti ladja kapacitete 6.000 TEU nujno zahteva nakladanje več kontejnerjev. Pomemben je tudi deviacijski dejavnik, ki ga je treba analizirati in vplive na rotacijo ladje.*« (str. 67) Avtorica govori o dveh strategijah namesto o tehnologijah. Iz zapisanega bi lahko sklepali, da ne pozna tehnologije, ki izhaja iz tehnične povezanosti matične ladje s feeder ladjami. Značilnost te tehnologije je poudarjena podrejena vloga feeder ladij matični ladji. Druga tehnologija je direkten prevoz iz izhodiščnega v namembno pristanišče in ni omejena z minimalno količino vkrcanih kontejnerjev (TEU-jev). Na njihovo količino vplivajo številni parametri. Ladje, ki opravljajo storitev direktnega kontejnerskega prevoza, praviloma niso matične ladje, kar ne pomeni, da iz morebitnih feeder ladij vkrcujejo ali izkrcavajo kontejnerje. Iz zapisanega ni jasno, kakšno povezavo ima »deviacijski dejavnik« in kaj avtorica misli z »rotacijo ladje«. Sklepamo lahko, da gre za neposrečen prevod iz angleškega jezika, ki je predvsem posledica nepoznavanja področja.

Podpoglavji »Tehnične značilnosti feeder prevozov« (4.2, str. 86–87) in »Organizacijske značilnosti feeder prevozov« (4.3, str. 87–89) po svojem obsegu nista v ravnotežju s podpoglavjem 4.1. Skladno s podpoglavjem 4.3 je treba opredeliti še organizacijo delovanja prevoznih in pristaniških osebkov, ki je odvisna od družbeno-ekonomskih ureditev, od organizacije prometnih vej (kar v konkretnem primeru pomeni tako pomorske prevoze kot pristaniško povezovanje morja in kopnega ter kopenske prevoze) in od notranje organizacije ladjarjev in pristanišč, vključno z organizacijo proizvodnje pristaniške in prevozne storitve. Iz vsebine podpoglavja ne prepoznamo teme organizacijskega vidika pomorskih kontejnerskih prevozov.

V nadaljevanju so podani primeri sklopov besedil izmuzljivih vsebin iz tega poglavja disertacije.

	Stran
»Produktivnost je zaradi napredne tehnologije dela ter elektronske obdelave in izmenjave podatkov zelo napredovala, istočasno pa jo zavirajo organizacijski problem. Transportna učinkovitost je še vedno ovirana z neenakomernim pritokom blaga in povečanim prevozom praznih kontejnerjev. Drugi del organizacijskih problemov se kaže v orijentaciji svetovnih ladjarjev na vzdrževanje svetovnih servisov.«	66
»Pristanišče ne more nadzorovati odločitev ladjarja, čeprav lahko vpliva na ladjarjevo odločitev s svojim izvrševanjem pretovora in drugih servisov za ladjarja s svoji promocijo in uspehi na svojih terminalih.«	68
»Pristanišča vedno bolj prilagajajo, ker prihaja do novih gibanj blaga tudi iz novih regij v razvoju in še pred kratkim nerazvitih območij.« (str. 79)	79
»Od novih kontejnerskih pristanišč se pričakuje: <ul style="list-style-type: none"> • Primerno vodno globino, moderno opremo ... • ... • Centralna oblast mora podpirati projekte novih pristanišč.« 	80
»Trend gradnje novih pristanišč daleč od mestnih središč se bo nadaljeval, ker je nadgradnja terminalov v velikih mestih izsiljena zaradi raznih razlogov, kar pa ni več dopustno, kot na primer v Antwerpnu in Hamburgu.«	80
»Položaj teh pristanišč naj bi bil takšen, da je potrebna minimalna devijacija ladje-matice z osnovne poti, saj so dnevni stroški tako velike ladje izredno visoki in tranzitni čas je tu zelo pomemben.«	81
»Že obstoječa pristanišča so navadno locirana blizu velikih industrijskih in potrošniških tržišč, kar pomeni veliko količino izvoznega in uvoznega prometa, imajo dobro cestno in železniško povezavo z zaledjem in so ponekod tudi že povezana s sodobnim feeder servisom, njihova prednost pa so tudi izkušnje, ki jih v tem poslu že imajo, in dokaj dobra pretovorna mehanizacija, ki je tam na razpolago.«	81
»Za sodobno kontejnersko linijsko ladjarstvo je značilen velik delež logistike, ki ladjarju omogoča, da se pravi kontejner nahaja ob pravem času na pravem mestu.«	82
»Osnovni cilj kontejnerske feeder službe je viden skozi racionalizacijo in zapolnitvijo prevoznih kapacitet kontejnerskih ladij matic z istočasno minimalnimi stroški, potrebnimi za delo kontejnerske feeder ladje.«	83
»Na tehnološko učinkovitost potovanja feeder kontejnerske ladje vplivajo tudi stopnja gospodarske razvitosti gravitacijskega zaledja posameznega feeder pristanišča, razvitosti kopenskih prometnic v zaledju, to je cestne in železniške infrastrukture in suprastrukture, sistema notranjih plovnih poti, od stopnje in kakovosti organiziranosti kontejnerskih terminalov, hitrosti pretoka dokumentacije, elektronske opremljenosti vseh sodelujočih itn.«	84
»Neučinkovitost potovanja kontejnerske ladje (feeder in matice), ki je pogojena z ne odgovarjajočim pozicioniranjem kontejnerjev, tako časovno kot tudi krajevno, se multiplicira s številom ladjarjevih kontejnerskih linij, kar pripelje do neučinkovitega poslovanja celotnega poslovanja celotnega ladjarjevega podjetja.«	84
»Za feeder ladje je nujno potrebno, da pri opravljanju feeder servisa zadržijo premočrtno oz. krožno obliko smeri plovbe.«	85

Preglednica 5: Analiza petega poglavja doktorske disertacije

Peto poglavje z nazivom »Feeder sistem v severnem Jadranu« je razčlenjeno na štiri podpoglavja. Statistično in delno tehnično popisuje zahodnoevropska, sredozemska in severnojadranska pristanišča. Z drugimi besedami – povzema splošne informacije o komercialnih značilnostih obravnavanih pristanišč. Tudi uvod tega poglavja nas spominja na že prebrane splošne in nezvezne trditve. Med njimi kot novost prepoznamo projekt EU o udejanjenju morskih avtocest, ne da bi se avtorica na njega sklicevala (str. 90).

Pri predstavitvi koprskega pristanišča (podpoglavje 5.3: *Severnojadranska pristanišča*, str. 99–110) pa dojamemo, da **avtorica ne pozna področja pristaniškega sistema in njegovega delovanja, ki sta ključni temi doktorske disertacije**. To je najbolj vidno iz dejstva, da **koprsko pristanišče izenačuje z delniško družbo »Luka Koper«** (5.3.1, str. 100–106).

Pristaniški sistem je eden izmed členov, praviloma najšibkejši, v oskrbovalnih verigah in predstavlja kompleksno in raznoliko koncentracijo interesov in funkcij, ki so povezane s plovbo, z blagom in potniki, s kopenskim prevozom, z infrastrukturo in splošnimi pristaniškimi dejavnostmi ter z državnimi institucijami. Posamezne dejavnosti, povezane z uresničevanjem pristaniških funkcij, so v vsakem pristaniškem sistemu različno organizirane. Proces delovanja pristaniškega sistema je zato mrežno organiziran in pretežno voden z informacijami o prihodu in odhodu ladij. Posamezni subjekti, ki so vključeni v pristaniški sistem (pristaniška oblast, prekladalna podjetja, agenti, špediterji, pristaniška kapitanija, carinska uprava, policija, inšpekcijske službe, ladjarji, banke, zavarovalnice, državna uprava itd.), so samostojne gospodarske in negospodarske pravne osebe. Delujejo po načelih in pravilih svoje stroke. Te subjekte pa združujejo skupni cilji, predvsem povečanje pretoka blaga in s tem dobička, medsebojna močna povezava, vsaj v segmentih pristaniškega tehnološkega procesa, ter komunikacijski sistem in informacije, ki povezujejo subjekte v mrežno organizacijo.

V svetu prepoznamo osnovne organizacijske modele pristanišč, ki se razlikujejo po razmerju udeležbe javnega, zasebnega ali mešanega (javnega in zasebnega) sektorja pri oskrbovanju storitev, po usmerjenosti (na lokalna, regionalna ali globalna), po lastništvu pristaniške infrastrukture (vključno s pristaniškim zemljiščem), po lastništvu pristaniške suprastrukture in opreme (posebej prekladalne opreme in skladišč) in po statusu pristaniških delavcev in njihove uprave.



- Prvi model pristanišča predstavlja pristanišče gospodarja (landlord port), pri katerem praviloma pristaniška oblast (port authority) prevzema odgovornost za zagotavljanje ustrezne pristaniške infrastrukture, ki je namenjena pristaniškim storitvam ladjam, in opravlja splošne pristaniške storitve ter nekatere storitve skupnega pomena za vse subjekte v pristaniškem sistemu, kot je planiranje in razvijanje pristaniškega sistema ter koordinacijo njenega delovanja. V nobenem primeru pa ni vključena v operativno delo svojega pristanišča. Za priveze in njim pripadajoča zemljišča praviloma razpiše koncesije, ki jih dodeljuje najboljšim ponudnikom. Posamezna podjetja za opravljanje specifičnih prekladalnih pristaniških dejavnosti, za katero so se odločila na osnovi svoje gospodarske presoje, prevzamejo v zakup infrastrukturne objekte, jih dogradijo s suprastrukturnimi objekti (s skladišči in prekladalno opremo, ki so namenjeni pristaniškim storitvam tovoru) in opravljajo svojo specifične pristaniške storitve. V takem pristaniškem sistemu lahko opravljajo npr. enako pristaniško prekladalno dejavnost tudi dve ali več prekladalnih podjetij. Tako je organizirano npr. pristanišče Rotterdam. Temu modelu pa sledijo tudi druga pristanišča v svetu.
- Drugi model pristanišča predstavlja opremljeno pristanišče (tool port), pri katerem pristaniška oblast postavlja in zagotavlja infrastrukturne (namenjene ladjam) in suprastrukturne (namenjene tovoru) objekte. Za opravljanje prekladalnih dejavnosti na posameznih terminalih z vnaprej opredeljeno pristaniško prekladalno dejavnostjo podeljuje koncesije najboljšim ponudnikom. Tudi pri tej obliki pristanišča pristaniška oblast ni vključena v pomorske in kopenske prekladalne operacije. V tem smislu je organizirano pristanišča v Trstu in druga italijanska pristanišča.
- Tretji model pristanišča predstavlja storitveno pristanišče (service port oz. operating port). Pristaniška oblast postavlja in zagotavlja infrastrukturne in suprastrukturne objekte ter je tudi neposredno vključena v pristaniške prekladalne dejavnosti. Torej vključuje vse bistvene funkcije pristaniškega sistema, vključno z njegovim razvojem. Taka organizacijska oblika pristanišča je praviloma značilna za centralizirana gospodarstva.
- Četrti model pristanišče je zasebno pristanišče (private port). Popolnoma privatizirana pristanišča so redka in jih je moč najti predvsem v Veliki Britaniji in na Novi Zelandiji. Investicije v pristaniške dejavnosti so fleksibilne in zato predstavljajo visoko tveganje za narodno gospodarstvo, predvsem zaradi morebitne odločitve o menjavi dejavnosti in namena zemljišča.

Naslednja tabela prikazuje vlogo javnega in zasebnega sektorja pri posameznih modelih upravljanja pristaniških sistemov in na tej osnovi opredelitev organizacijskega modela koprskega pristanišča.

Luka Koper, d. d., je največja, najmočnejša zasebna pravna oseba v koprskem pristanišču (kar je razvidno iz tabele), ker deluje po zakonskih določbah zasebnega prava ne glede na vložena javna sredstva. Deluje v pogojih naravnega monopola in s tem krši evropske določbe, ki prepovedujejo monopole, in evropske pristaniške razvojne usmeritve.

Tabela: Vloga javnega in zasebnega sektorja pri posameznih modelih pristaniškega upravljanja

		Pristaniški model				
		Storitveno pristanišče	Opremljeno pristanišče	Pristanišče gospodarja	Zasebno pristanišče	Koprsko pristanišče
Funkcija	Upravljanje pristanišča					
	Nautično upravljanje					
	Nautična infrastruktura					
	Pristaniška infrastruktura					
	Suprastruktura (oprema)					
	Suprastruktura (stavbe)					
	Rokovanje s tovorom					
	Pilotaža					
	Vleka					
	Storitve privezovanja					
	Čiščenje kanalov					
	Druge funkcije					

 javna odgovornost
 zasebna odgovornost

Vir: Avtor, prirejeno po World Bank Seaport Toolkit, <http://siteresources.worldbank.org/INTPRAL/Resources/338897-1117197012403/>

S stališča pristaniškega sistema je tudi napačen zapis: »Razlika med sredozemskimi in zahodnoevropskimi pristanišči se kaže tudi v lastniški strukturi, saj so prva komaj začela s privatizacijo, ki je v zahodnih pristaniščih že končana, kar vpliva na njihovo delovanje.« (str. 91)

Slabo poznavanje področja avtorici dopušča politične floskule in tiho odobravanje grobega, če že ne namernega negospodarnega ravnanja v imenu strokovnosti oz. znanosti, kot »Največjo investicijo je predstavljal večinski vložek v tržaški sedmi pomol, preko katerega načrtujejo enoten nastop na trgu in s tem bistveno povečanje pretoka kontejnerjev, predvsem po vstopu Slovenije v Evropsko skupnost. Luka Koper je z tržaškim sedmim pomolom dobila priložnost, da se še pred vstopom Slovenije v EU seznanila z zakonodajo in predpisi, ki veljajo za pristanišča Evropske skupnosti, ter tako dobro pripravi in izkoristi nove poslovne priložnosti, ki jih bo pridobila kot evropsko pristanišče.« (str. 104). Luka Koper, d. d., najmočnejša gospodarska oseba koprskega pristanišča, je vstopila v družbo TICT z 49 % deležem (str. 101) in je pridobila koncesijo na sedmem pomolu tržaškega pristanišča. Slednje je bilo organizirano po modelu opremljenega pristanišča, pri katerem je imela pristaniška oblast močan vpliv. Ali drugače – pristaniška oblast tržaškega pristanišča je imela možnost vsestranskega vplivanja na koprsko pristanišče. V zapisu avtorica govori tudi o možnostih seznanjenja s pristaniško zakonodajo Evropske skupnosti, pri čemer ji ni bilo poznano, da ta zakonodaja ni obstajala. Obstajala so neobvezujoča priporočila. Pristaniško dejavnost je urejala vsaka država samostojno.

Preglednica 6: Analiza šestega poglavja doktorske disertacije

Šesto poglavje »Model optimalnega servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami« sestavljata dve podpoglavji: »Trend naraščanja kontejnerskega prometa v severnojadranskih pristaniščih« (6.1, str. 116–125) in »Definiranje modela optimalnega servisiranja severnojadranskih pristanišč« (6.2, str. 126–149). Po vzoru predhodnih poglavij lahko ugotovimo, da splošne izjave, sheme in formule vselej ne dobijo svojega epiloga v predstavljenem modelu ter tudi zato na tem mestu ne bodo posebej poudarjene. Poučeni bralci doktorske disertacije si bodo lahko ustvarili svoje mnenje.

Na tej stopnji je pomembno ugotoviti, da v vseh predhodnih poglavjih, zato so bila podrobneje preučena, niso bili opredeljeni bistveni in samo bistveni vidiki kontejnerskih pomorskih prevozov in na njihovi osnovi opredeljeni parametri modela.

Bistveni in samo bistveni vidiki kontejnerskih prevozov so sedanje stanje kontejnerskih tokov na globalni pa vse do svetovnih regionalnih ravni (obseg po posameznih smereh, vzroki njihovega neravnotežja, vključno z merami za njegovo odpravo, in oblikovanje cen po posameznih smereh ter analiza kontejneriziranega blaga), analiza ladjarskih zavezništva (vzroki njihovega združevanja, preučitev globalnega tržnega zajetja, organizacijsko mreženje njihovih storitev na vseh geografskih območjih na osnovi tehnologije matične in feeder ladij in njihovi odnosi do pristanišč in zalednih prevozov). Pomembna je dinamika ponudbe in povpraševanja v Sredozemlju in v severnem Jadranu, za slednjega tudi dejanska ponudba ladijskega prostora vezano na posamezne tehnologije po smereh potovanj v razmerju do povpraševanja kontejnerskih blagovnih tokov.

Spoznanje zakonitosti ponudbe in povpraševanja po prevozu kontejneriziranega blaga omogoča določanje parametrov za postavljanje modela, ki mora predvideti dinamičnost kategorij tako ponudbe kot povpraševanja. Parametri vrednotenja kontejnerskih in tako tudi feeder prevozov so:

- elementi potovanja in tehnične značilnosti ladij, ki vključujejo kombinacije pristanišč na severnem Jadranu in vzhodnem Sredozemlju, njihove pristaniške norme in ladje različnih tehničnih karakteristik ob različnem izkoristku zmogljivosti;
- stroški feeder storitve, ki vključujejo stroške potovanja (poraba goriva glede na različne hitrosti in cena goriva ter pristaniške pristojbine), stroške obratovanja ladje (najemnina za ladjo in administrativni stroški obratovanja), stroške kapitala in stroške, povezane z manipulacijo kontejnerjev. Pri stroških je pomembno tudi njihovo obnašanje v proizvodnem procesu prevozne in pristaniške storitve. Vzporedno je treba po enakih kriterijih oceniti stroške direktnih ladijskih prevozov;
- vozne v kontejnerskih prevozih glede na prihodke ladjarjev.

Model optimalne pristaniške kontejnerske storitve v doktorski disertaciji temelji na nerazumljivih in izmuzljivih predpostavkah. Iz besedila na strani 115 in 116,¹⁷ ki je izjemno zmedeno, in iz slike na strani 115, je razvidno, da avtorica ne pozna osnov mrežne optimizacije in optimizacije nasploh. Kaže tudi, da je doktorandu neznanka delovanje t. i. »bus stop« sistema.

Avtorica v delu ne omenja in ne upošteva stroška dodatne manipulacije kontejnerja, ki je potrebna pri feeder sistemu in je ključni element pri analizi ekonomike upravičenosti feeder sistema v severnojadranskih pristaniščih. Trend skupnega kontejnerskega prometa, izračunan na strani 117 (pri koeficientu in konstanti manjkajo sumacijski znaki), je nepravilno izračunan (če je izračunan na podlagi tabelarnih podatkov na isti strani). Posledično je nepravilno izračunana tudi stopnja rasti za leto 2001/2005, ki je za 3,4 odstotka višja od zapisane. Časovni intervali na abscisi v grafikonu niso enotni, kar daje vtis eksponentne rasti pojava. Iz zapisanega besedila ni jasno, od kot ocena, da je 30 odstotkov kontejnerjev namenjenih za feeder prevoze (str. 120 in 126). Prav tako manjka utemeljitev navedbe, da se bo delež tovora v »transhipmentu« povečal za okoli 50 odstotkov po letu 2015 (str. 126).

Na strani 130 se pojavi vrednost koeficienta »neenakomernega dotoka kontejnerjev« $Y_n = 10\%$, pri čemer ni jasno, kako je avtorica to ocenila. Na strani 127, kjer naj bi bili definirani metodologija in pogoji optimizacije, ni navedeno, kako je upoštevan čas vplutja in izplutja v sredozemsko pristanišče.

Čeprav ni eksplicitno zapisano, se pri izračunih upošteva (od str. 130 naprej), da je v vseh severnojadranskih pristaniščih enaka količina kontejnerjev v prekladanju. Na strani 130 do 148 je razvidno, da pri izračunu časa obrata

¹⁷ Npr. »Multivozliščni servisi imajo naravni primanjkljaj, če potekajo od prve do zadnje točke, saj v tem vzorcu servisa niz ladij pluje po isti poti od prvega do zadnjega pristanišča in se na poti ustavlja v istih pristaniščih«. »Vendar je pri ladjah težava v tem, da so zelo občutljive na neravnotežje blagovnih tokov.«

(OL) ni pravilno upoštevan čas vkrcavanja oz. izkrcavanja kontejnerjev. Pri spremembi kapacitete (K) čas enega cikla ostaja, pri enaki hitrosti ladje, nespremenjen (tabele 26 do 37). Čeprav natančna metodologija izračuna ni jasna (niso navedene razdalje med pristanišči in ni naveden potreben čas za vplutje in izplutje iz sredozemskih pristanišč), je razvidno, da je za posamezno potovalno hitrost ladje lahko pravilen samo en izračun. Vsi ostali izračuni časov obrata so napačni. Izračuni optimalnega števila ladij pa so lahko naključno pravilni zaradi zaokroževanja števila ladij navzgor na celo število. Pri tem tudi ni jasno, kakšen je kriterij izbire optimalne pristaniške storitve, saj to posebej ni pojasnjeno. Ni definiran kriterij odločanja in kriterijalna funkcija, brez katere optimizacija in nadalje odločanje o primernem načinu storitve ni možno. Koeficienti izkoriščene zmogljivosti po posameznih »scenarijih« niso izračunani. Če bi bili, bi bili podobno nepravilni kot izračun časa obratovanj.

Primer nepravilnega izračuna: V tabeli 28: Simulacija potrebnega števila ladij za servis M-R-B-T-K-R-M v letu 2005 (str. 133) pod definiranimi tehničnimi pogoji v pristaniščih (str. 129 »2 obalni kontejnerski panamax dvigali s kapaciteto 25 TEU/dvigalo/uro«) lahko med kapaciteto ladje 500 TEU in 1600 TEU izračunamo 22-urno razliko v času prekladalnih manipulacij, kar v končnem izračunu nanese eno ladjo več (OL = 48, NL = 3,4 = 4). Podobno so nepravilni tudi drugi izračuni.

Pri določanju optimalne velikosti in števila kontejnerskih ladij so stroški, kot edini sprejemljivi kriterij, popolnoma zanemarjeni oz. so omenjeni opisno, kot pavšalno višji ali nižji brez potrebne razčlenitve, ovrednotenja in argumentacije. Prazni kontejnerji kot pomemben del kontejnerskih prevozov niso omenjeni.

Posebno pozornost vzbujajo podpoglavje »*Servisiranje z regionalnim hubom*« (6.2.1.2, str. 133–137). Glede na predhodno opozorilo, da je treba zelo natančno opredeliti parametre in kriterije za izračunavanje donosnih feeder prevoznih storitev iz severnega Jadrana do pristanišč vzhodnega Sredozemlja in nazaj, avtorica dokazuje izvedljivost uvajanja teh storitev s postavitvijo regionalnega hub-a brez upoštevanja vseh ključnih parametrov. Za regionalno hub pristanišče je izbrala Trst, kar ni slučajno. V tistem času je Luka Koper, d. d., prevzela v upravljanje tržaški kontejnerski terminal, zato je bilo treba strokovno oz. znanstveno »dokazati« ekonomsko uresničljivost poslovnega podjema. Avtorica to možnost na drugem mestu zanika,¹⁸ da bi ponovno zagovarjala koncept (podpoglavje »*Optimalno servisiranje v letu 2020*«, 6.2.2, str. 140–149) z možnostjo povezave s pristaniščem Algeciras.

¹⁸ »Trst kot regionalni hub v tem primeru (zaradi premajhne količine kontejnerjev) ne pride v poštev, saj imamo tako dve prekladanji kontejnerjev, v Trstu in na Malti, kar nam podraži celotno transportno pot.« str. 138.

Preglednica 7: Citiranje virov in viri

Sprotne opombe	Besedilo	Str.	Pomanjkljive navedbe	Ni v seznamu literature	Letnica dela
ni	Slika 1: Multidisciplinarnost logistike in povezanost z drugimi vedami	8		x	1997
ni	Sistemsko definicijo pojma logistike je podal Kirsh (1973) ...	9		x	1973
3		9	x		1992
5		10	x	x	2002
ni	Logistiko lahko proučujemo v širšem smislu – makrologistika ...	10	ni navedb	x	
ni	Večina avtorjev (z navedbami sedmih ciljev)	11	ni navedb	x	
ni	Formula sinergije sistema, ki ni oštevilčena	12	ni navedb	x	
7		12		pomanjkljivo	1985
8		13	x		
9		14	x	pomanjkljivo	1992
ni	V najširšem smislu so pristanišča definirana na tri načine ...	16	ni navedb		
ni	Pristanišče je naravno ... ter jih varno in hitro nakladamo ali razkladamo (P. Mardešić)	16	ni navedb	x	
10		17			1986
ni	Ta pristanišča delijo na: ...	17,18	ni navedb	x	
11		20	x	x	
12		22	x		1986
17		24	x		1999
19		25	x		2000
ni	Drastično se je povečala velikost ladij ...	30	ni navedb	x	
ni	... na povečanje kontejnerskega prevoza, ki se letno poveča od 7-9 odstotkov ...	31	ni navedb	x	
22		32	x		
ni	... in tako odpravil klasično listino - račun	32	ni navedb	x	
ni	Danes je 46 % ...	32	ni navedb	x	
ni	Tabela 1: registrirane ladje v državah z zastavami ugodnosti v letu 2001 (v tisočih dwt)	33	x		2002
23		33	x		2002
ni	... promet med Evropo in Bližnjim Vzhodom povečalo za 60 % ...	34		x	
25		35	x		2000
ni	Slika 2: Svetovne ladje po vrstah ladij	37	x		2000
ni	... delež kontejnerskih ladij v skupni pomorski tonaži le 3,9 % ...	37	ni navedb	x	
ni	Tabela 2: Kontejnerska flota (april 1998)	37	x		ni letnice
ni	Slika 3: Kontejnerska flota po vrstah ladij	38	x		ni letnice
ni	... prekop dovoljuje prehod ladij ...	38	ni navedb	x	
ni	Zaradi prve omejitve ...	38	ni navedb	x	
ni	Slika 4: Rast velikosti kontejnerski ladij	39	ni navedb	x	ni letnice
ni	... nemška ladjedelnica HDW ...	39	ni navedb	x	
ni	... navedene v Lloyd's Register of Shipping »World Shipbuilding Statistics«	39	ni navedb	x	
ni	Slika 5: Novo naročene kontejnerske ladje	40	ni navedb	x	
ni	Število novo naročenih ladij ...	40	ni navedb	x	
ni	... 3,5 milijonov TEU nadzoruje ...	41	ni navedb	x	
ni	Tabela 3: Novonaročene kontejnerske ladje	41	x		
ni	Slika 6: Novonaročene kontejnerske ladje	41	ni navedb	x	
ni	... Največja zaveznitva na svetovnem nivoju pa so: ...	43	ni navedb	x	
ni	Tabela 4: 20 največjih kontejnerskih ladjarjev v svetu v let 2000	44	ni navedb	x	
ni	Ker z 51 % svetovne kontejnerske flote ...	45	ni navedb	x	
ni	Tabela 5: Največji kontejnerski prevozniki v letu 2002	45	x	x	
ni	Tabela 6: Novonaročene ladje po posameznih ladjarjih	46	x	x	
ni	Nemška Germanischer Lloyd (GL) ...	47	ni navedb	x	
ni	Slika 7: Načrtovana ladja »Hamburg Express« s kapaciteto 7.800 TEU	47	ni navedb	x	
ni	Marca 2001 pa sta China Shipping Group ...	47	ni navedb	x	
ni	Razvoj kontejnerskih ladij pa se ne bo ustavil ...	47	ni navedb	x	
ni	Kanal je dolg ...	47	ni navedb	x	
ni	Tabela 7: Kontejnerske značilnosti ...	48	ni navedb	x	
ni	Slika 8: Kontejnerska ladja ...	48	x	x	
ni	Ladja s kapaciteto 7700 TEU je dolga ...	49	ni navedb	x	
ni	Slika 9: Po širini ...	49	x	x	
ni	Lloyd Register in Germanischer Lloyd ...	49	ni navedb	x	
ni	Slika 10: Karakteristike največjih ...	50	x	x	
ni	Javna skrivnost je, da ...	50	ni navedb	x	
ni	Mejna vrednost, po kateri jih ločimo, pa je 500.000 TEU	53	ni navedb	x	
ni	Tabela 8: Obalna kontejnerska dvigala	54	x	x	
ni	Slika 11: Obalno kontejnersko dvigalo	55	x	x	
31		55	x		ni letnice
ni	Slika 12: Portalni prenosnik ...	56	x	x	
ni	Slika 13: Portalni prenosnik ...	56	x	x	
ni	... srednji kontejnerski terminli z letnim pretovorom od ...	57	ni navedb	x	
ni	Prednost portalnih prenosnikov	57	ni navedb	x	
ni	Slika 14: Kontejnerski manipulator	57	x	x	
ni	Formula- ni zaporedno oštevilčena	58	x		
32		58	x		2001
ni	Današnje stanje bi lahko opredelili z naslednjimi karakteristikami	60	ni navedb	x	
ni	Danes je več kot 80 terminalov	62	ni navedb	x	
ni	Tabela 9: Pretovor kontejnerjev	63	x		2002
ni	Iz tabele lahko razberemo ... (v tabeli ni %)	63	ni navedb		
ni	V letu 2000 je kontejnerski promet	63	ni navedb	x	
ni	Po enem od futurističnih ...	64	ni navedb	x	
ni	Kljub napovedim, da bo linijsko ladjarstvo ...	66	ni navedb	x	
ni	..., kajti združenja pretovorijo v določenih pristaniščih tudi do 30 odstotkov	67	ni navedb	x	
ni	... ladij, saj je realno pričakovati od 8 do 10 odstotno ...	69	ni navedb	x	
ni	... v hub pristaniščih je zaželeno povprečje vsaj 200 kontejnerjev/uro/privez	69	ni navedb	x	
ni	Slika 15: Sodoben način dela na kontejnerskem terminalu	70	ni navedb	x	
ni	Slika 16: Grail istem	70	ni navedb	x	
ni	To je popolnoma avtomatiziran ...	71	ni navedb	x	
ni	ACTA Maritime Development Corporation ...	71	ni navedb	x	

Ni	Speedport uporabljaja ...	71	ni navedb	x	
ni	Slika 17: Speedport	71	ni navedb	x	
ni	Tabela 10: Primerjava med terminalom z navadnim privezom, obojestranskim privezom (indented berth) in istemom speedport	72	ni navedb	x	
ni	Podjetje Earl je razvilo Computainer.	72	ni navedb	x	
ni	Slika 18: Computainer	72	ni navedb	x	
ni	Krupp fast handling ...	72	ni navedb	x	
ni	Slika 19: Fast handling system	73	ni navedb	x	
ni	Da bi lahko s tako učinkovitostjo ..., bi potrebovali 7 do 8 dvigal ...	73	ni navedb	x	
ni	AGV-sistem ...	73	ni navedb	x	
ni	Tak sistem deluje ..., da dosežejo najmanj 250 premikov na uro.	73	ni navedb	x	
ni	... je vrtoglavja in znaša v povprečju 25 odstotkov letno	74	ni navedb	x	
ni	Tabela 11: Regionalna rast kontejnerskega transporta v letih 1980 / 2000	74	x		2002
ni	Pristanišča v treh ... so pretovorila preko 181 milijon TEU.	74	ni navedb	x	
ni	Hong Kong ... v letih 1999, 2000 in 2001.	74	ni navedb	x	
ni	... 13 odstotkov ...	75	ni navedb	x	
ni	..., da v regiji izberejo Yantian za prioriteto pristanišče ...	75	ni navedb	x	
ni	Tabela 12: Azijska pristanišča s pretovorom preko 2 milijona TEU v letu 2001	76	x		2002
ni	Hong Kong in Singapur ..., obe ta skupaj pretovorila 13 milijonov TEU	76	ni navedb	x	
ni	Tanjung Pelepas ... velike učinkovitosti ..., ki zmorejo 29 premikov na uro.	76	ni navedb	x	
ni	Kapaciteta terminala bo v prihodnosti .. za letni pretovor 4,5 milijonov ...	76	ni navedb	x	
ni	Tabela 13: Evropska pristanišča s pretovorom preko milijon TEU	77	ni navedb	x	
ni	V Evropi je bilo sedem pristanišč, ki so leta 1996 ...	77	ni navedb	x	
ni	... so Hamburg ...	78	ni navedb	x	
ni	V Severni Ameriki ...	78	ni navedb	x	
ni	Tabela 14: Severnoameriška pristanišča s pretovorom preko milijon TEU	79	x		2002
ni	Izven treh najpomembnejših globalno ekonomskih regij	79	ni navedb	x	
ni	Dvainšestdeset svetovnih kontejnerskih ...	79	ni navedb	x	
ni	V izgradnji so celotna nova pristanišča ...	80	ni navedb	x	
ni	Po podatkih LMIS ...	80	ni navedb	x	
ni	• ladjarji so izračunali ...	81	ni navedb	x	
ni	Zato so v vseh vodilnih kontejnerskih pristaniščih ...	81	ni navedb	x	
ni	Položaj teh pristanišč ...	81	ni navedb	x	
ni	Že obstoječa pristanišča ...	81	ni navedb	x	
ni	Kljub tem ekstremom ... in s hitrostjo okoli 15 do maksimalno 20vozlov.	86	ni navedb	x	
ni	Najpomembnejši sta dve izvedbi feeder servisa ...	87	ni navedb	x	
ni	Lloyd Triestino ..., ki ga je v letu 1998 ...	88	ni navedb	x	
ni	Veliko ladjarjev ..., ima kontejnerske ladje kapacitete tudi 2.000 TEU in več	88	ni navedb	x	
ni	..., zahteval ladje kapacitete okoli 1500 TEU.	89	ni navedb	x	
ni	Povpraševanje po ladijskih prevozih narašča ...	90	ni navedb	x	
43		90	x		2001
ni	Zato je morje ...	90	ni navedb	x	
ni	Na evropskem transportnem tržišču	91	ni navedb	x	
ni	Tabela 15: Kontejnerski promet v severnoevropskih pristaniščih v TEU	91	x		2002
ni	Največje evropsko pristanišče ...	92	x	pomanjkljivo	2002
ni	Že danes je sposoben ...	92	ni navedb	x	
ni	Drugo največje pristanišče v Evropi ...	92	ni navedb	x	
ni	Antwerp je belgijsko pristanišče	92	ni navedb	x	
ni	Drugo nemško pristanišče ...	93	ni navedb	x	
ni	Načrtovani skupni promet ...	93	ni navedb	x	
ni	Razlika med zahodnoevropskimi in sredozemskimi pristanišči	93	ni navedb	x	
ni	Tabela 16:Kontejnerski promet v Mediteranskih pristaniščih v TEU	94	x		2002
ni	Slika 20: Povečanje kontejnerskega prometa v svetu	95	ni navedb	x	
ni	Španija ima odličn geografski položaj ...	95	ni navedb	x	
ni	Drugo največje špansko pristanišče na sredozemski obali ...	95	ni navedb	x	
ni	Barcelona je v letu 2001 ...	96	ni navedb	x	
ni	Marseilles je pristanišče ...	96	ni navedb	x	
ni	Trenutno največje pristanišče, ki ...	96	ni navedb	x	
ni	Genova je drugo največje italijansko pristanišče ...	97	ni navedb	x	
ni	La Spezia, ki je bila že leta 1994 ...	97	ni navedb	x	
ni	Pristanišče Malta Freeport – Marsaxlokk ...	97	ni navedb	x	
ni	Največje pristanišče vzhodnega Sredozemlja ...	97	ni navedb	x	
ni	Med grškimi pristanišči ...	97	ni navedb	x	
ni	Kontejnerski promet v evropskih pristaniščih ...	98	ni navedb	x	
ni	Območje Luke Koper ...	98	ni navedb	x	
ni	Luka Koper je razdeljena ...	98	ni navedb	x	
ni	Luka Koper ima dobre ...	99	ni navedb	x	
ni	Februarja 2001 je mešana italijansko-slovenska družba ...	101	ni navedb	x	
ni	Leta 2001 so v Trstu ...	102	ni navedb	x	
45		102	x		2000
ni	Poslovni sistem Luke Koper bodo leta 2010 ...	102	ni navedb	x	
ni	Obseg poslovanja Luke Koper ...	102	ni navedb	x	
ni	Leta 1998 je celotno območje Luke Koper ...	103	ni navedb	x	
ni	Leta 2001 so vkljub manj ugodnim ...	103	ni navedb	x	
ni	Tabela 17: Število pretovorjenih kontejnerjev in vozil v Luki Koper ...	103	x		2001
ni	Tabela 18: Gibanje skupnega prometa v obdobju od 1995 do 2001	103	x		2002
ni	Struktura tovara po tržiščih nam pove, ...	104	ni navedb	x	
ni	Luka Koper je v zadnjem obdobju ...	104	ni navedb	x	
ni	Pristanišče se ni ustavilo ...	104	ni navedb	x	
ni	Slika 21: Projekcija pretovora pristanišča v Kopru in Trstu	105	x		
ni	Tehnična opremljenost terminala	105	ni navedb	x	
ni	Pristanišče Trst je eno ...	106	ni navedb	x	
ni	Tabela 19: Pretovor v pristanišču Trst	106	x		
ni	Kontejnerski promet na terminalu Molo VII	106	ni navedb	x	
ni	Kljub naporom nove uprave ...	106	ni navedb	x	
ni	Tehnična opremljenost kontejnerskega terminala	107	ni navedb	x	
ni	Pristanišče Benetke je po obsegu ...	107	ni navedb	x	
ni	Večina prometa (40 %)	107	ni navedb	x	
ni	Tabela 20: Pretovor v pristanišču Benetke	108	x		

ni	Tehnična opremljenost kontejnerskega terminala	108	ni navedb	x	
ni	Pristanišče Ravena, ki je že nekaj let ...	108	ni navedb	x	
ni	Tabela 21: Pretovor v pristanišču Ravena	109	x	x	
ni	Tehnična opremljenost kontejnerskega terminala	109	ni navedb	x	
ni	Skupna površina pristaniškega območja ...	109	ni navedb	x	
ni	V strukturi prometa prevladujejo ...	109	ni navedb	x	
ni	Rotterdam Marine Group je v letu 2001	110	ni navedb	x	
ni	Tehnična opremljenost kontejnerskega terminala	110	ni navedb	x	
ni	Tabela 23: Letni kontejnerski promet v severnojadranskih pristaniščih	111	ni navedb	x	
ni	... vidimo, da se je evropski kontejnerski promet v zadnjih petih letih ...	112	ni navedb	x	
ni	Tabela 24: Primerjava kontejnerskega prometa v evropskih pristaniščih	112	ni navedb	x	
ni	..., da svetovno povečanje kontejnerskega prometa znaša ...	113	ni navedb	x	
<hr/>					
ni	Slika 24: Linija »začetek-konec«	115	ni navedb	x	
49		115		x	1999
ni	Svetovni trendi naraščanja ...	116	ni navedb	x	
51		116		x	1987
52		118		x	2001
ni	Slika 26: Razdalje med evropskimi mesti in Luko Koper	119	x		
ni	..., saj znaša okoli 750 Nm	119	ni navedb	x	
ni	Slika 27: Razdalje med svetovnimi pristanišči in Luko Koper	120	x		
ni	V letu 2001 je skupni promet ...	120	ni navedb	x	
54		121	x		1967
ni	B. Glavan predlaga ...	122	ni navedb	x	
55		123	x	x	1994
56		125		x	ni letnice
ni	- predvideva se, da se bo še vsaj deset let prevažalo povprečno 30 odstotkov ...	126	ni navedb		
ni	- po letu 2015 se bo delež tovora v transhipmentu povečal na okoli 50 odstotkov ...	126	ni navedb	x	
58		127	x	x	
ni	Po oceni naj bi se vsaj 30 odstotkov ...	129	ni navedb	x	
ni	Slika 29: Feeder servis v severnem Jadranu	130	ni navedb	x	
ni	Trend je imeti najmanj 5 ladij kapacitete 510 TEU ...	131	ni navedb	x	
60		133	x	x	2001
ni	Slika 30: Razvoj kontejnerskih linij okoli sveta	134	ni navedb	x	
ni	Slika 31: Servisiranje z regionalnim hub sistemom	135	ni navedb	x	
ni	Slika 32: Servisiranje severnojadranskih pristanišč v letu 2020	141	ni navedb	x	
61		147	x	x	2001

Preglednica 8: Slovenski strokovni izrazi

Uporabljeni izrazi v doktorski disertaciji	stran	Slovenski strokovno izrazoslovje
interakcija	7	medsebojno vplivanje
prostorske oddaljenosti	13	prostorske razdalje
na ladje nalaga ali razlaga	14	vkrcavanje in izkrcavanje ladij
predstavlja pristanišče vmesno postajo	14	pristanišče predstavlja stičišče
frekventnost	14	pogostost
ekonomske dejavnosti	14	gospodarske dejavnosti
pretovor tovora in potnikov	18	prehod tovora in potnikov
medsebojno ločena področja	20	medsebojno ločena območja
ekonomski vpliv	21	gospodarski vpliv
gospodarska razvitost pristaniškega področja	21	gospodarska razvitost pristaniškega območja
odstavi in dostavi tovora	23	prevzema in dostavlja tovora
jedro (core)	24	osnovna dejavnost
svetovna ekonomija	30	svetovno gospodarstvo
tekmovalnost in konkurenčnost	30	sta sinonima
ekonomsko zaledje	30	gospodarsko zaledje
ekonomski razvoj	30	gospodarski razvoj
kontejnerska industrija	30	kontejnerski prevozi
ekonomsko zaledje	30	gospodarsko zaledje
cene pomorskih storitev	31	cene pomorskih prevoznih storitev
pretovorne	32	prekladalne
bogatijo ponudbo		povečajo oz. širijo ponudbo
konsolidacija in širjenje blagovnih tokov	35	koncentracija in povečanje blagovnih tokov
gospodarski produkcijski indeks	35	stopnja gospodarske rasti
pozitivna rast	35	rast
zasedenost	42	izkoriščenost
delovna hitrost (ladje)	47	potovalna hitrost
krožno obliko osnovne smeri	51	krožno potovanje
kontejnerska ladja - matica	52	matična kontejnerska ladja
vzpostavitev urnika	61	določanje voznega reda
zmanjšati stroške	61	znižati stroške
usluga (ne plačljiva)	61	storitev
tranzit time	61	čas potovanja
frekvenca prihodov	61	pogostost pristankov
osebje	64	ladijska posadka
absorbirati velike količine tovora	65	privlačiti velike količine tovora
operirajo	67	delujejo
rotacija ladje	67	krožno potovanje ladje (obrat ali cikel)
ladjarji v »senci«	67	neodvisni ladjarji
tovor, ki se locira na določeno pristanišče	68	tovor, ki gravitira
stimulacija za tovor, da se locira	68	geografska privlačnost za tovor
pristanišče direktnega servisa	68	pristanišče direktnih ladijskih prevozov
servisno pristanišče	68	storitveno pristanišče
pomorski del kontejnerskega tovora	69	morski del kontejnerskega tovora
razmerje	76	(v smislu besedila) stopnja rasti
kamionske operacije	80	operacije tovornjakov
vnaprej znan čas pristajanja ...	83	vozni red
vodna globina	80	globina vode
Feeder služba	85	storitve feeder pomorskega prevoza
urnik pristajanja	86	vozni red
kapaciteta	večkrat	zmogljivost

Doc. dr. Majda Prijon
C. na Markovec 49, 6000 Koper
GSM. 041 868 812

Koper, 31. 10. 2014

Prof. dr. Ivan Svetlik – rektor
Univerza v Ljubljani
Kongresni trg 12

1000 Ljubljana

Spoštovani g. rektor,

Menim, da sem vam dolžna posredovati Kritični prikaz doktorske disertacije doktorandke Elen Twrdy »Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami« v vašo nadaljnjo presojo. To pa še ni vse.

Pozdravljam vas s spoštovanjem.

doc. dr. Majda Prijon, FCILT

Priloga: Kritični prikaz

V vednost: javnost

AR

POŠTA SLOVENIJE

POVRATNICA - obvestilo o vročitvi/zplačilu/vpisu
ADVICE of receipt/of delivery/of payment/of entry

09-20 CN 07

Sprejemna pošta
Office of posting

Datum
Date

Nadomestni pošiljatelj
Address of the item
PROF. DR. IVAN SVETUK - ČELIČAR
UNIVERZA V LJUBLJANI
KONGRESNI TRG 12 1000 LJUBLJANA

Vrsta pošiljke
Nature of the item

Priporočena pošta
Registered Letter

Poštnica
Postcard

Številka pošiljke
No of item

Poštna nakaznica
Postal money order

Številka nadomestne pošiljke
To be completed by the sender

Vrednost
Declared

Datum in poštni
Date of posting

04-11-2014

AR
23.11.2014 11:37
0,116kg
17047
Potrdilo
RA 70583 603 6 SI

A.R.

Štežljeno
To post stamp
Zag. pošta, ki vrača povratnico
Stamp of the office returning the advice



Proštno mesto
Post office

Vrednost
Amount

Številka in država
No and country

Ime in priimek
Name

HAJBA PRILJON

Ulica in številka
Street and No

C. NA MARKOVEC 49

Kraj in država
Locality and country

6000 KOPER

*In obvestilo lahko pošiljatelj izjavi, ali v skladu s predpisi nadomestno državo pooblaščenca vsebuje ali delovno nadomestno pošiljko.
*This advice may be signed by the addressee or, if the regulations of the country of destination so provide, by another authorized person or by the official of the office of destination.